Cena egz. 25 zł.

MŁODZIEŻ MORSKA

LIGA MORSKA | Nr 9 WARSZAWA GDYNIA wrzesień 1948 r. Rok IV | MARYNARKA WOJENNA



Harcerze z Czechosłowacji w porcie gdyńskim

Fot. Z. Kosycarz

MINISTERSTWO OŚWIATY

Nr. VI Oc-3458/47

Warszawa, dnia 1 lipca 1948

Zarząd Główny

Ligi Morskiej

Warszawa, ul. Widok 10

W odpowiedzi na pismo z dnia 6.XI. 47 r. oraz na podstawie zarządzenie Ministra Oświaty z dnia 24.IV. 1947 r. Nr VI 0-736/47 zatwierdzam czasopismo: "Młodzież Morska" jako pożądane w bibliotekach szkolnych i świetlicowych.

Za Ministra

E. Krassowska

E. Krassowska
Podsekretarz Stanu

TREŚĆ NUMERU 9:

MŁODZIEŻ MORSKA

Warszawa — Gdynia

wrzesień 1948 r.

Nr. 9. Rok IV.

W rocznicę wrześniową

Dziewięć lat temu, 1 września 1939 r. polskie niebo zaczerwieniło się łunami palonych miast i wsi. Polska Armia, źle uzbrojona, nie zmobilizowana do końca, stoczyła nierówną walkę sam na sam z potężną niemiecką machiną wojenną. Wynik tej walki był z góry przesądzony — był przesądzony przez zgubną dla Narodu Polskiego długoletnią politykę zagraniczną i wewnętrzną rządzącej w Polsce w okresie międzywojennym reakcji, tzw. sanacji. Polityka ta była zgubną dlatego, że swoim ostrzem skierowana była przeciwko jedynemu możliwemu sojusznikowi Polski — Związkowi Radzieckiemu, natomiast fundamentem jej było kumanie się z zaborczymi Niemcami, odwiecznym wrogiem narodu polskiego.

Byliśmy od Niemiec zawsze słabsi, byliśmy przez Niemcy zawsze zagrożeni. Nakładało to na nasz rząd obowiązek zapewnienia Polsce pomocy z zewnątrz, zdobycia takiego sprzymierzeńca, który chciałby i był w stanie udzielić nam skutecznej pomocy. Jedynym takim państwem był Związek Radziecki, równie jak my zagrożony przez Niemcy, złączony z nami wspólną granicą i rozporządzający armią zdolną do podjęcia natychmiastowych działań przeciw każdemu przeciwnikowi. Opętana jednak ślepą nienawiścią do ZSRR, jako kraju socjalistycznego, nasza reakcja odrzuciła proponowaną nam pomoc ze strony Związku Radzieckiego, co więcej, była duszą wszelkich antyradzieckich machinacji. W przeciągu wielu przedwojennych lat sanacja wzmacniała „przyjaźń polsko - niemiecką" i ułatwiała Niemcom przygotowanie nowej wojny. Wierzyła ona, że w tym ataku na ZSRR sama coś uszczknie i że w razie czego mocarstwa zachodnie okażą jej pomoc przed agresją niemiecką. Tymczasem rządzący w Anglii i Francji kapitaliści nie mieli nigdy zamiaru okazywania Polsce pomocy w walce z Niemcami. Cała ich polityka była skierowana na to, by pchnąć Niemcy na Związek Radziecki, którego reakcja międzynarodowa uważa za swojego głównego wroga. W zamian za rozpoczęcie wojny ze Związkiem Radzieckim oddawano Niemcom nie tylko Hiszpanię, Austrię czy Czechosłowację — sprzedano im jeszcze na długo przed 1939 rokiem również i Polskę. W ostatnich nawet miesiącach przed wybuchem wojny Anglia prowadziła tajne pertraktacje z Niemcami, chcąc podzielić między Anglię i Niemcy wpływy w całej Europie. Niemcom oddawano poza tym całą wschodnią i południowo-wschodnią Europę z Polską włącznie. Światło na te haniebne machinacje rzucił szereg ostatnio opublikowanych dokumentów, m. in. pamiętniki byłego ambasadora Niemiec w Anglii — Dircksena. A co robił w tym czasie, gdy sprzedawano Polskę Niemcom, rząd sanacyjny? Polityka zagraniczna sanacji, osłabiająca siły demokracji, skierowana przeciwko Związkowi Radzieckiemu, była polityką zdrady narodowej i musiała wcześniej czy później doprowadzić do straszliwej klęski.

Antynarodową, zgubną była również polityka wewnętrzna sanacji. Sanacja rozbiła jedność narodową, dusiła wszelki przejaw wolności demokratycznych, zaprowadziła w kraju faszystowską dyktaturę. Podporządkowanie gospodarki polskiej obcemu kapitałowi, które doprowadziło do zastoju gospodarczego, zahamowało rozwój przemysłu i spowodowało stałe pogarszanie się sytuacji materialnej mas pracujących. Pod rządami sanacji Polska była państwem słabym politycznie i gospodarczo, państwem niezdolnym do jakiegokolwiek oporu wobec agresji niemieckiej. Klęska wrześniowa była logicznym następstwem politycznej i gospodarczej słabości naszego państwa.

Od tragicznych dni wrześniowych upłynął szmat czasu. Jakże inną jest dzisiaj sytuacja naszego państwa! Dziś zbieramy wspaniałe owoce słusznej polityki zagranicznej i wewnętrznej, prowadzonej przez obóz demokracji polskiej. Naczelną zasadą tej polityki jest sojusz i przyjaźń ze Związkiem Radzieckim i z całą światową demokracją. Dzięki temu sojuszowi wróciły do nas Ziemie Zachodnie i granice Państwa Polskiego zostały ustalone na Odrze i Nysie. Jesteśmy w obozie pokoju, którego siły nieustannie rosną, który krzyżuje machinacje imperialistów.

Dzięki słusznej polityce wewnętrznej Polska wstąpiła na drogę ku ustrojowi sprawiedliwości społecznej i naród polski buduje lepsze, szczęśliwsze życie. Nowa Polska będzie Polską o potężnym potencjale gospodarczym, zdolnym wspólnie z innymi państwami demokracji ludowej i ze Związkiem Radzieckim do odparcia wszelkich zakusów reakcji międzynarodowej.

Nie powinniśmy się jednak uspokajać świadomością naszej siły, świadomością tego, że jesteśmy dziś w bez porównania korzystniejszej sytuacji, niż przed 9 laty. Ledwie ochłonąwszy po swojej klęsce, przemyśliwują już rewizjoniści niemieccy nad odwetem, myślą o powtórzeniu 1939 roku, a na razie w podziemiu gromadzą siły.

Po pierwszej wojnie światowej sytuacja w Niemczech była pod pewnymi względami podobną do dzisiejszej. I wtedy, zamiast ukarać napastnika i uniemożliwić Niemcom odrodzenie się ich potęgi wojskowej, wielkie mocarstwa zachodnie pomogły im w szybkiej odbudowie. I wówczas opracowano szereg planów, które miały na celu odrodzenie się potęgi przemysłowej i wojskowej Niemiec. Wielki kapitał zachodnio-europejski i amerykański nie tylko że nie pomógł w ujarzmieniu odwiecznego wroga ludzkości — imperialistycznych Niemiec — ale pchnął je do nowej wojny. I trzeba pamiętać, że ta zgubna polityka wobec Niemiec była jedną z przyczyn tragicznej klęski wrześniowej.

Dziś imperialiści próbują tę historię powtórzyć. Znów przy pomocy różnych planów Marshalla wielcy kapitaliści amerykańscy i angielscy chcą pomóc w odrodzeniu reakcyjnych, imperialistycznych, pałających żądzą odwetu Niemiec. Ale sytuacja teraz jest już inna, niż po pierwszej wojnie światowej. Na straży pokoju w Europie stoi potężny obóz państw demokratycznych ze Związkiem Radzieckim na czele, które nigdy nie dopuszczą do nowego września 1939 r. Władzę w Polsce dzierży obóz demokratyczny, który nie popełni fatalnych błędów sanacji i nie będzie kroczył tą zgubną drogą, którą sanacja zaprowadziła nas do tragedii wrześniowej. Naród polski patrzy czujnym okiem na zachód i trwa przy linii politycznej obozu demokratycznego, przy sojuszu ze wszystkimi siłami demokratycznymi na świecie, a w pierwszym rzędzie ze Związkiem Radzieckim. Tylko ta linia polityczna gwarantuje nam pokój i bezpieczeństwo. Tylko ta linia polityczna gwarantuje nam to, że nie powtórzy się wiecej tragiczna klęska wrześniowa.

„Polskie Skrzydła” nad Bałtykiem

Każda wojna niesie ze sobą bardzo poważny rozwój techniki, wojskowej, zmieniając niekiedy niemal całkowicie oblicze toczących się zmagań na frontach. Wraz z nowymi typami czołgów, dział, samolotów niesie ona również brzemienne w skutkach doświadczenia. Tak np. ostatnia wojna wykazała niezbicie, że czy to na lądzie czy na morzu wygrywa ten, kto panuje w powietrzu.

O ile w I wojnie światowej samolot był w operacjach morskich rzadkością, o tyle w II wojnie stał się niezbędnym ich uzupełnieniem. Stwierdzono więc, że na mniejszych akwenach, niemal całkowicie zamkniętych, do jakich należy i nasz Bałtyk, samolot potrafi nieraz decydująco wpłynąć na wynik walki.

Doświadczenia lotników radzieckich, którzy w ubiegłej wojnie niejednokrotnie dali dowody wspaniałego męstwa i doskonałego wyszkolenia, oraz pomoc Związku Radzieckiego, stały się fundamentem odbudowy naszego lotnictwa, którego święto obchodziliśmy niedawno.



... skupione twarze lotników...

✶

Na jednym z nadbrzeżnych lotnisk od wczesnego ranka panuje ruch. Piękna, słoneczna pogoda sprzyja przeprowadzeniu lotów, to też stale słychać znany, dźwięczny bas silników samolotowych. Co kilka minut z betonowego pasa startowego unoszą się maszyny, i robiąc przepisową „rundkę“ nad lotniskiem, giną w chmurach. W tej chwili kołują na pas startowy trzy maszyny. Zgrabne, smukłe sylwetki lśnią w słońcu. To myśliwce. Zza pancernych szyb kabin widać skupione twarze lotników. Silniki pracują miarowo, nabierając obrotów, a maszyny suną coraz szybciej po betonie. Za chwilę, już w powietrzu robią wiraż aby wyjść na właściwy kierunek, nakazany w rozkazie ćwiczebnym.

Oficer startowy opuścił rękę z białą chorągiewką, unosząc do góry czerwoną — znak zakazu startu i zezwolenia na lądowanie. Od niego zależy, czy samolot, gotowy do startu, może zająć pas startowy lub czy — maszyna, znajdująca się w powietrzu może lądować. Jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo ludzi i maszyn tu, na ziemi, oraz w powietrzu, nad lotniskiem.



Oficer startowy opuścił rękę...

✶

Z głośnika stojącej obok pasa startowego polowej radiostacji dobiega czyjeś wołanie.

— Rafa, rafa, tu kobra W — O, tu kobra W — O, czy mogę lądować? czy mogę lądować? Odbiór!

— Kobra W — O, kobra W — O, możesz lądować, możesz lądować! — odpowiada po chwili oficer łączności, który porozumiał się w międzyczasie z oficerem startowym.

Po chwili zza „cumulusa“ wypada myśliwiec i pikując, podchodzi do lądowania. Ponieważ jest to ćwiczebny lot „na ślepo“, samolot schodzi pod dyktando radia.

— „Schodź spokojnie, — spokojnie, — przymknij gaz, — przymknij gaz, — trochę więcej w prawo, — w prawo, — bo cię znosi. Tak, — dobrze, — bardzo dobrze!“ Koła już rolują po zielonej trawie, podnosząc co chwila chmury kurzu. Słychać pisk pneumatyków, maszyna staje. Śmigło znów obraca się szybciej, samolot zawraca i roluje w kierunku stałego miejsca postoju. Tu zaopiekują się nim sprawne ręce „ziemskich opiekunów“ — mechaników.

✶

Jesteśmy w królestwie mechaników. Sierżant Łęski, szef mechaników, siadł za sterem i zapuszcza na próbę przejrzany przed lotem silnik. Włącza magneto, trójramienne śmigło robi kilka niezdecydowanych ruchów w lewo i prawo i wreszcie rusza w ostrym pędzie, a wiatr zmiata trawę, piasek i uschnięte źdźbła. Kadłub dygoce, a koła podwozia coraz mocniej gniotą stalowe podpórki. Silnik gra!

Sierż. Łęski daje znak ręką i dwaj mechanicy, siedzący na końcu

kadłuba, tuż przy stateczniku pionowym (ster kierunkowy), kładą się na siebie, by pęd powietrza nie zrzucił ich i nie poderwał samolotu. Motor ryczy. Kilka tysięcy koni mechanicznych, zamkniętych w cylindrach wgryza się śmigłem w powietrze, chcąc porwać samolot do lotu, lecz trzymany przez mechaników stalowy rumak drży tylko niespokojnie.

Obok, pod okiem technika eskadry mechanicy kończą przegląd drugiej maszyny. Za chwilę blachy maski pokryją silnik i samolot wystartuje.

Z drugiej strony odbywa się właśnie ładowanie amunicji do szybkostrzelnych karabinów maszynowych. Klucz leci bowiem na strzelanie. Przygotowano już długi, biały, płócienny worek, a samolot który go pociągnie na holu, rusza w tej chwili do startu, lecz...



... Kobra 14, Kobra 14...

*

Oficer startowy podniósł do góry czerwoną chorągiewkę, silnik przycichł. Trzeba poczekać chwilę, bo oto w kierunku pasa startowego kołują właśnie trzy „Piper'y" cywilne. Goście mają pierwszeństwo. Trzy kremowe maszyny podchodzą wolno do startu, terkocząc cicho swymi silnikami. Stają całą trójką pod wiatr i wolno, jakby od niechcenia ruszają, ciągnąc za sobą niewielki tuman kurzu. Mają długi rozbieg i już się nam zdaje, że nie wystartują, gdy pierwszy, a za nim oba pozostałe wolno, jakże wolno w porównaniu z myśliwcami, odrywają się od betonu i zadzierając „nosa", szybują nad lotniskiem.

Kolejno startuje „Jak" z workiem a tuż za nim cały zespół.

Biorą kurs na poligon. Za chwilę usłyszymy przebieg ćwiczeń w małym głośniku polowej radiostacji.

*

Mija kilka minut od startu worka i klucza. Tymczasem nad lotniskiem ukazuje się inny zespół, powracający z ćwiczeń. Pytają kolejno o pozwolenie na lądowanie, wychodzą pod wiatr i lądują.

Z boku, gdzieś spoza chmur wypada myśliwiec i robi daleką rundę nad skrajem lotniska. Natychmiast też oficer łączności włącza swą stację i rzuca w eter:

Hallo kobra, hallo kobra, tu rafa, tu rafa, podaj swój numer, podaj swój numer. Odbiór, odbiór.

Słychać jakieś ciche szmery i wreszcie głośnik odpowiada:

Ja kobra 14, ja kobra 14, pozwólcie lecieć na poligon, pozwólcie lecieć na poligon. Odbiór!

Na dole krótka narada i już biegnie w eter odpowiedź.

— Kobra 14, kobra 14, możesz lecieć, możesz lecieć, odbiór!

„Dziękuje" już nie słychać, za to „Jak" robi wiraż i z warkotem pracującego na pełnych obrotach silnika rusza w kierunku poligonu.

Posłuchajmy teraz co się tam dzieje:

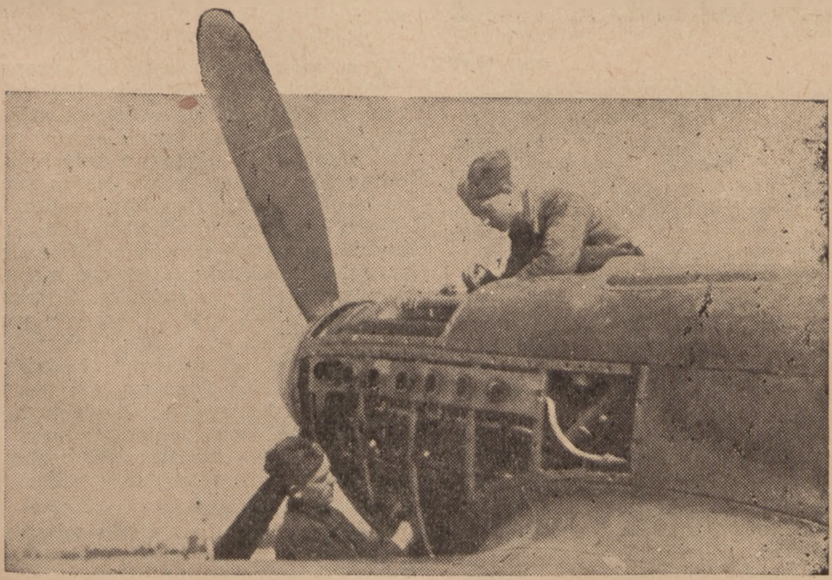
— Tarcza, tarcza, ja kobra 22, ja kobra 22, jaka celność ognia? — odbiór!

— Kobra 22, kobra 22, celność dobra, podchodź jeszcze raz, tylko spokojnie, spo - koj - niee! Taak! dobrze- Teraz ognia!

Wyobrażamy sobie cienką smużkę siwego dymu, jazgot km-ów i lecące strzępy trafionej pociskami tarczy.

Tymczasem por. Adamowski „ustawia kolejkę" z rozhukanych myśliwców. Są trochę niesforne, słychać strofowanie, po czym spokojny głos młodego pilota naprowadza maszyny. Szkoda, że nie słychać w głośniku tych szybkich krótkich i celnych serii, jesteśmy jednak pewni, że worek wróci podziurawiony „na sito".

*



... Za chwilę silnik zagra kilkoma tysiącami koni ...

Wszystkie zdjęcia: fot. W.A.F. Uklejewski

Oto zgłasza się pierwszy myśliwiec po strzelaniu. Jego stalowoszara sylwetka słabo odcina się na tle granatu widniejącego o kilkaset metrów od nas Bałtyku. Szybko rośnie w oczach, pędzony morskim wiatrem, i dostawszy zezwolenie, podchodzi spokojnie i pewnie do lądowania. Lekkie stuknięcie i za chwilę już roluje na miejsce. A od Bałtyku lecą nowe, ledwie widoczne sylwetki następnych samolotów. Za jednym z nich dostrzegamy długi, jasny worek. Wpadają nad lotnisko, odpięty hol spada razem z workiem na trawę. Jest podziurawiony jak rzeszoto i dziwimy się, że to co pozostało, jeszcze się trzyma kupy! Umieją doskonale strzelać.

Polskie skrzydła zdają nad Bałtykiem swój egzamin!

ws.

„Służba Polsce" uczy żeglarstwa



Fot. WAF

Jest ranek, chłodny, spowity tumanami mlecznych mgieł. Ustka jeszcze śpi. Na skraju sosnowego lasku, graniczącego z jedną z uliczek, rozsiadła się grupa zielonych namiotów, okalających półkolem obozowy maszt. Przed bramą z emblematami „SP" przechadza się wartownik. Obóz, mimo wczesnej godziny, już kipi życiem. Z namiotów wybiegają młodzi chłopcy w kąpielowych spodenkach, z ręcznikami przewieszonymi na szyi i stają w karnym dwuszeregu. Za chwilę pada komenda „w prawo zwrot! kierunek plaża biegieeem marsz!" i grupa niemal stu chłopców skręca pod konary drzew na plażę, na poranną kąpiel i gimnastykę...

Zanim zajmiemy się młodymi junakami, — kilka słów o położeniu obozu. Rozłożył się on tuż u wejścia do Centralnego Ośrodka Morskiego Ligi Morskiej, gdzie też korzysta z gościny w jednym ze skrzydeł ligowego budynku. W skrzydle tym urządzono siedzibę Komendy Obozu SP oraz magazyny, tu również mieszczą się kuchnie i jadalnie obozu.

Junacy mogą szkolić się, mimo że nie posiadają jeszcze własnego taboru pływającego, dzięki użyczeniu przez LM szeregu jednostek a m. in. pięknego jachtu „Gen. Zaruski" i „Dar Żoliborza".

Ponadto kpt. ż. j. Sumiński, jeden z instruktorów LM wykłada w ośrodku nawigację i żeglarstwo. On też poprowadzi „Zaruskiego" w rejs do Leningradu.

•

W obozowej jadalni ucichł szczęk łyżek i gwar młodzieńczych głosów. Służbowi kończą tu porządkowanie, podczas gdy cały kurs otrzymał już, po podniesieniu bandery, zadania na przedpołudnie. Część z nich idzie na zajęcia praktyczne na pokład jachtu „Gen. Zaruski", pozostali mają wiosłowanie na szalupach. Po południu czekają ich zajęcia obozowe z wychowaniem fizycznym na czele.

W towarzystwie przydzielonych z Mar. Woj. instruktorów - oficerów i podoficerów, zwarta czwórkowa kolumna rusza ze śpiewem wąskimi ulicami miasteczka w kierunku portu, odprowadzana przez grupki ciekawych wczasowiczów.

„Flaga na maszt, białoczerwona..." biegną wśród murów słowa marynarskiej piosenki, a dziewczęta ukradkiem oglądają się za dziarsko maszerującą kolumną...

•

Zza kanału bieli się, przycumowany u nabrzeża, stary znajomy, piękny jacht „Generał Zaruski". Na pokładzie ruch. Junacy w zielonych furażerkach, gimnastycznych spodenkach, opaleni na ciemny brąz, krzątają się, przygotowując „Gen. Zaruskiego" do pływania. Jedni zlewają pokład wiadrami wody, inni, uzbrojeni w ostre szczotki na kijach, zawzięcie go szorują. Chcą, by się błyszczał, jak lustro. Inni czyszczą metalowe okucia, jeszcze inni skrobią nadbudówki, aby zaciągnąć je świeżą farbą. Kilku junaków, uzbrojonych w młotki, z uwagą opukuje z rdzy długie warkocze kotwicznych łańcuchów, przygotowując je do pomalowania. Na nabrzeżu inna grupa przygotowuje do umieszczenia na jachcie żelazne „kostki" balastowe, ważące tylko po... 25 kg każda. Niedługo powędrują one pod pokład, by spełniać swe ważne zadanie w czasie przyszłych pływań.

Pod okiem kpt. Sumińskiego, instruktora żegl. LM sprawdzono już ożaglowanie i olinowanie. W niedługim czasie „Zaruski" zakołysze się na Bałtyku, a młodzi chłopcy w zielonych furażerkach zaczną zdobywać praktyczną wiedzę morską, wcielą w czyn zdobywane dotychczas teoretyczne wiadomości sztuki żeglarskiej.

•

Zza zakrętu nabrzeża, od strony stoczni rybackiej, wypadają naraz dwie duże łodzie wiosłowe. Gibkie, brązowe ciała junaków raz po raz kładą się w głębokim przechyle, dotykając plecami kolan siedzących za nimi. Wiosła równiutko zanurzają się piórami w wodzie basenu, szybko poderwane do góry, błyskają w porannym słońcu. Dobiega cicha, miarowa komenda sternika. Szybko mijają „Zaruskiego" i remontujące się w pobliżu dwa inne jachty — piękny „Dar Żoliborza" i jacht typu „Konik", idąc w kierunku redy portu. Zawracają jednak, przybijają do nabrzeża, zabierając na pokład oficerów - instruktorów z Mar. Woj. Dopiero teraz wyjdą z portu.

•

Zbliżając się do wyjścia mijamy stojący u nabrzeża trałowiec, ORP „Żuraw", otoczony tłumem ciekawych wczasowiczów. Opodal „Nowa Draga" pogłębia wejście do portu. Z szerokiej rury bucha strumie-

niami szaro - żółta masa wody, niosąc ze sobą porwany z dna muł. Spływa ona po stojącej obok szalandzie, na której osadza się muł. W dali na redzie dymi holownik „Pollux", popychający w kierunku pogłębiarki opróżnioną przed chwilą szalandę. Praca wre.

Wypadamy na szerokie wody. Lekki Nord marszczy powierzchnię wody. Tempo wiosłowania wzmaga się. Załogi starają się prześcignąć przeciwnika. Co chwila słychać sternika, przynaglającego swą załogę:

— Szybciej chłopcy! Więcej z krzyża! Przyłóżcie się! Już ich troszkę zostawiamy! Jeszcze mocniej!

Szalupa rzeczywiście poczyna powoli, centymetr po centymetrze wysuwać się do przodu, co powoduje wzmożenie wysiłku przez pozostających w tyle i po chwili znów są na jednej linii.

Budząc sensację podpływamy na chwilę do oblepionej przez wczasowiczów pieknej plaży. Szalupy „ryją dziobem w piach", jak mówią chłopcy, a załoga „wysiada", by pobiegać po rozpalonym piasku i „rozprostować" kości. Za kilka minut wracają do portu, by druga zmiana mogła przed obiadem poćwiczyć wiosłowanie.

•

Morski ośrodek SP czynny jest od połowy czerwca. W pierwszym rzędzie, po jego uruchomieniu, przeprowadzono kurs unifikacyjny dla starszych załóg na kurs właściwy, przeszkalając 18 junaków, którzy już „powąchali" morskiej wody. Niektórzy mają też stopnie żeglarskie i pływali w roku ub. na „Gen. Zaruskim". Właściwy kurs rozpoczął się pierwszego lipca, licząc 93 uczestników. Po przeszkoleniu teoretycznym i praktycznym na „Zaruskim", wyjdą oni jako instruktorzy i bosmani ośrodków morskich SP, które zostaną uruchomione w roku przyszłym.

Ośrodki te dostarczać będą w przyszłości obeznanych z morzem i służbą na nim kandydatów do Mar. Woj. oraz do wszystkich szkół fachowych morskich, prowadzonych przez Min. Żeglugi i Min. Komunikacji.

Poza szkoleniem na jachtach i szalupach, kurs przewiduje zapoznanie uczestników z pracą portu i przeładunkami oraz z jednostkami Mar. Woj. i służbą na nich, celem pokazania poszczególnych odcinków pracy i życia na morzu.

W czasie kursu junacy poświęcają się również i „pracy lądowej". W jej ramach przeprowadza się układanie kostki na jezdni, przebiegającej obok obozu ulicy. W chwili obecnej zwozi się kostkę i materiał na podsypkę, układanie nawierzchni rozpocznie się lada dzień.

Godziny popołudniowe poświęcone są na naukę. Junacy czytają książki, gazety, słuchają wykładów na tematy gospodarcze, społeczne i polityczne, aby w najogólniejszych zarysach zapoznać się z życiem nie tylko własnego kraju, ale także całego świata. Z nich bowiem wyrosną świadomi, wartościowi obywatele.

Po zajęciach świetlica rozbrzmiewa gwarem młodych głosów. Uczą się piosenek, oczywiście przeważnie marynarskich i żeglarskich, śpiewają przy akompaniamencie akordeonu i gitary, przygotowują ścienną gazetkę obozową, w której nie zabraknie ostrych dowcipów pod adresem obozowych maruderów i „ciamajd", jak to miało miejsce z kursantem M., któremu udzielono takiej „pochwały", że delikwent przeczytawszy ją, poczerwieniał niczym rak, a później zabrał się solidnie do roboty, aby go drugi raz już tak nie „chwalono".

* *

Zaszło słońce, skończył się dzień pracy kursanta. Po kolacji ruszyli wszyscy na krótką przechadzkę przed snem. Tylko kilku śmielszych i zaprawionych żeglarzy gotowało się do wyjścia na krótkie, nocne pływanie pod żaglami. Nic dziwnego! Kto raz zakosztował rozkoszy żeglarstwa, stracony „dla świata", jak się popularnie mówi. „Nie je, nie śpi, ciągle pod żaglami..."



fot. Glauberman

Wesoło jest na pokładzie jachtu w czasie wycieczkowego rejsu.

Zlot przodowników pracy „SP"

W końcu sierpnia br. odbył się w Gdańsku II ogólnopolski zlot przodowników pracy „Służby Polsce", na który przybyły delegacje junackie z całej Polski. W II turnusie najlepiej spisała się 19 brygada „SP", pracująca na Żuławach, otrzymując za swe osiągnięcia sztandar przechodni Komendy Głównej „SP".

Na zlot przybyła także delegacja młodzieży Walczącej Hiszpanii, witana owacyjnie przez zebranych. Na zdjęciu obok: przedstawiciele młodzieży hiszpańskiej ze sztandarem, w otoczeniu naszych junaków.

fot. W.A.F. Uklejewski



Z wizytą u przyjaciół







W początkach sierpnia b. r. żeglarzy nie tylko wybrzeża, ale i całej Polski ucieszyła wiadomość, że w najbliższym czasie, jacht „Gen. Zaruski" udaje się na zaproszenie młodzieży radzieckiej z wizytą do Leningradu, zabierając na swym pokładzie 38 żeglarzy z kursu instruktorskiego przysposobienia Marynarki „Służba Polsce".

W dwa tygodnie później piękny jacht, serdecznie żegnany przez rzesze Gdynian i młodzieży wyruszył w daleki rejs, z którego wrócił dopiero w pierwszych dniach września. W czasie pobytu w ZSRR załoga wraz z oficerami spędziła sześć dni w Leningradzie, zwiedzając miasto i port, jego zabytki i urządzenia, poznając pracę i życie radzieckiej młodzieży i mieszkańców bohaterskiego miasta.

Wchodzimy na pokład „Zaruskiego", na którym krząta się załoga, ubrana na „galowo" w białe marynarskie bluzy i granatowe spodnie i „łapiemy" na początek komendanta jachtu, kpt. ż. j. Michała Sumińskiego.

— Jakie są Wasze wrażenia, kapitanie, oczywiście z żeglarskiego punktu widzenia?

— O ile podczas opuszczania portu gdyńskiego miałem pewne obiekcje co do sprawności świeżo upieczonych żeglarzy, o tyle w czasie rejsu przekonałem się, że wszyscy stanęli na wysokości zadania. Były oczywiście pewne trudności, gdyż chłopcy szkolili się przy sprzyjającej pogodzie. Toteż z napięciem obserwowałem barometr i czekałem, jak zachowają się oni w czasie pierwszego w życiu sztormu.

— Czy sztorm przyszedł w drodze do Leningradu?

— Tak, u wejścia do Zatoki Fińskiej wpadliśmy w sztorm, musieliśmy najpierw zrefować wszystkie żagle, później je zwinęliśmy, pozostawiając tylko fok.

— Pogoda była więc względnie dobra?

— Tak, cały czas, za wyjątkiem kilkunastu godzin sztormu w czasie przechodzenia Zatoki Fińskiej, szliśmy fordewindem.

— Czy do Leningradu, mam na myśli port, weszliście o własnych siłach?

— Nie, weszliśmy na holu. Władze portowe w Leningradzie wysłały na nasze spotkanie specjalny holownik, który oczekiwał „Zaruskiego" na wysokości Sänskar. Ponieważ jednak opóźniliśmy nasz wyjazd o jeden dzień, holownik wycofał się niemal do Kronsztadu i tam zakotwiczył w pobliżu Czepielewskiej, skąd już doholował jacht na miejsce przeznaczenia.

— Gdzie to było?

— Stanęliśmy najpierw na boi, później zaś tuż za mostem Szmidta, opodal Pałacu Zimowego, w miejscu, z którego w 1917 roku „Aurora" obwieściła swym strzałem początek Rewolucji.

Objaśnienie zdjęć: 1) Adm. Steyer i kmdr Urbanowicz wchodzą na pokład „Zaruskiego" by pożegnać załogę. 2) Żagle staw... 3) Wracamy do Gdyni.

— Co możecie kapitanie powiedzieć o drodze powrotnej?

— Przeszła nam szybko i spokojnie. Załoga sprawowała się bez zarzutu. Jestem z niej zadowolony.

Opodal steru stoją właśnie dwaj uczestnicy rejsu: Przypkowski i Grudziński. Pytamy ich o wrażenia z pobytu w Leningradzie.

— Byliśmy tam 6 dni. Poznawanie miasta zaczęliśmy od przejażdżki autobusem. — odpowiada Przypkowski. — Objechaliśmy w dużych, wygodnych wozach całe miasto, od starej dzielnicy, pełnej zabytkowych domów, do nowoczesnej dzielnicy z wielkimi blokami biurowymi i mieszkalnymi. Widzieliśmy piękny Newski Prospekt, pełen pędzących aut, zapełniony różnobarwnym tłumem przechodniów. Widzieliśmy wspaniały „Ermitage", wielkie leningradzkie muzeum sztuki i kultury, trzecie co do wielkości w Europie. Zwiedziliśmy piękne, starannie i bogato urządzone Muzeum Obrony Leningradu.

— Co się Wam w tym muzeum najbardziej podobało?

— Wszystkie eksponaty są starannie dobrane. Jest tam broń napastników, a więc artyleria, broń maszynowa, auta, a nawet dwumotorowy bombowiec. Obok tych eksponatów znajduje się broń zwycięzcy: automaty, działa, samoloty, czołgi. Muzea są zawsze pełne zwiedzających. Szczególnie często odwiedzane jest Muzeum Obrony. Przychodzą tu obrońcy miasta, przychodzą także przyjezdni, pragnący poznać historię tych zmagań.

— Byliście zapewne w którymś z leningradzkich teatrów?

— Tak, widzieliśmy „Wielkie dni", sztukę, poświęconą obronie Stalingradu. Ciekawy jest sposób sprzedawania biletów. Oto najlepsze miejsca otrzymują przodownicy i bohaterowie pracy, cieszący się tu powszechnym szacunkiem. W wielu punktach miasta można obejrzeć specjalne tablice z podobiznami tych ludzi. Są oni tym samym powszechnie znani i szanowani.

Wracając z teatru, mieliśmy możność podziwiać piękną iluminację Newy i portu. Widok naprawdę wspaniały.

— A Wasze kontakty z młodzieżą radziecką?

— Spotkaliśmy się z radzieckimi kolegami i koleżankami kilka razy. Na terenie Domu Młodzieży odbyło się pierwsze, oficjalne i uroczyste przyjęcie. Następne miały już charakter koleżeński i towarzyski. Widzieliśmy należącą do młodzieży radzieckiej przystań żeglarską z dziesiątkami pięknych jachtów. Jachty te cieszą się olbrzymią popularnością wśród młodzieży, która korzysta z nich nieraz bez względu na pogodę.

Młodzi żeglarze są po prostu zżyci z Bałtykiem. Dalekie rejsy po morzu odbywają stale, wędrując od portu do portu.

— Jak się Wam podobała młodzież radziecka?

— Najbardziej nam się podobał — kończy mój rozmówca — u naszych radzieckich kolegów i koleżanek ich wysoki patriotyzm, wielka chęć do nauki i pracy dla państwa i narodu radzieckiego, przywiązanie do ojczystych pamiątek, kult dla bohaterów i przodowników pracy, wysoki stopień obywatelskiego wychowania.

Odpływaliśmy serdecznie żegnani, pokład tonął w kwiatach, okrzykom nie było końca. Spotkamy się z nimi za rok w Gdyni...



W Leningradzie załoga przekazała Przewodniczącemu Rady Miejskiej upominek od mieszkańców Warszawy.

W KAPITANACIE PORTU

Z wysokości wieży obserwacyjnej, na której dzień i noc czuwa sygnalista Kapitanatu Portu, można ogarnąć okiem nie tylko roztętniony pracą port, dymiący chmurami węglowego pyłu, pełen klekotu dźwigów i buczenia okrętowych syren, ale także całą zatokę, z zakotwiczonymi na redzie statkami.

W tej chwili gładka niby lustro zatoka błyszczy w porannym słońcu. Północno-wschodni wiatr pędzi białe chmurzyska, niosąc od czasu do czasu w kierunku portu urywane buczenie syreny. To francuski parowiec „Bruey" niecierpliwi się i mimo wywieszenia flagi „G", będącej wezwaniem pilota, woła go dodatkowo syreną. Sygnalista zameldował już o tym dyżurnemu oficerowi i zabrał się do obserwowania horyzontu przez okrętową lornetę.

✵

— „Bruey" się niecierpliwi. Trzeba go wprowadzić. Podstawimy go na Indyjskie, gdzie poczeka swej kolejki pod taśmowcem. Który z pilotów jest w tej chwili wolny?

— Kpt. Mostowik jest w dyżurce — odpowiada pomocnik.

— Wyślemy z nim na redę „Żubra". Statek ma więcej niż 2.000 BRT i musi być holowany do portu. Proszę powiadomić wszystkich, że „Bruey" za chwilę wejdzie.



„...Przy pomocy szpilki umocowuje ją na makiecie portu..."

Pomocnik siada przy telefonie.

— Halloo...! Navigator? Mówi Kapitanat Portu. Wprowadzamy „Bruey'a". Stanie na Indyjskim. Tak, już wyszedł. Dziękuję...

— Halloo...! Urząd Celny? Wprowadzamy na Indyjskie francuski statek „Bruey". Pilot już wyszedł na „Żubrze". Za chwileczkę powiadamiam także WOP.

Po dobrym kwadransie u wejścia do portu ukazuje się dymiący „Żubr" a za nim na holu statek. Wolniutko przechodzi kanałem w kierunku basenu Kwiatkowskiego, gdzie przycumuje przy nabrzeżu. W tym samym czasie oficer dyżurny wypisuje na wyciętej z kartonu sylwetce nazwę statku i przy pomocy szpilki umocowuje ją na makiecie portu we właściwym miejscu.

Tymczasem na nabrzeżu oczekują już wszyscy uprzednio powiadomieni celem dokonania odprawy celno-paszportowej. Jest tu także bosman z Kapitanatu Portu, pod którego pieczą znajduje się całe nabrzeże Indyjskie, jest dwu kaprów z towarzystwa cumowniczego, a opodal przechadza się portowy strażnik, strzegący ładu i porządku, baczący aby niepowołani ludzie nie chodzili po porcie.

Do obowiązków bosmana należy nadzorowanie nabrzeża, wykrywanie uszkodzeń, powodów ich powstawania, wykrywanie winnych. Toteż obserwuje, jak statek cumuje, czy wszystko odbywa się w porządku.

✵

W pokoju oficera dyżurnego stale panuje ruch. Wchodzą piloci, bosmani, przedstawiciele firm maklerskich, kierownicy holowników, dzwonią niemal bez przerwy telefony.

— Kapitanat Portu, słucham!

— Chwileczkę, już notuję. „Riva"? Jaka bandera? Aha, pa-nams-ka. Tak, rozumiem. Po węgiel dla Szwecji. Co przywozi? Rudę z Lulea? Kiedy? Chwileczkę, szós-te-go wrześ-nia. Już zapisałem, dziękuję.

Wszystkie te dane wpisał dyżurny oficer do książki statków spodziewanych, w rubryce — makler — zanotował „Baltica" i odłożył słuchawkę. Lecz nie na długo, bo za chwilę już dzwonił następny klient.

— Kapitanat Portu! Tak, już notuję, słucham. „A-pol-lo", ban-de-ra wło-ska, tak, po wę-giel, szós-te-go wrześ-nia. Zanotowałem. Dziękuję.

Znów telefon, znane stereotypowe: Kapitanat Portu, ruch w kierunku książki i nowa pozycja:

„Mor-mac-down", a-me-ry-kań-ski, drob-ni-ca, z New-Jor-ku, na szós-te-go wrześ-nia, „A-me-ri-can Scan-tic Li-ne". Dziękuję...

✵

W tym samym czasie na pokładzie „Bruey'a" kierownik „Żubra" podpisuje wspólnie z kapitanem statku, sympatycznym, jowialnym Francuzem z Marsylii swój kwit holowniczy, po czym podobny kwit, zwany pilotowym, podpisuje z pilotem,



Przed wykonaniem manewru pilot zapoznaje się z treścią otrzymanego polecenia.

a następnie po tradycyjnym papierosie i maleńkiej lampce wina, wracają na pokładzie „Żubra" do nabrzeża Francuskiego. Tu czeka ich już nowe zadanie, wyprowadzenie s/s „Aspromante", wielkiego statku włoskiego, który zabiera z Gdyni duży ładunek polskiego węgla do Genui.

KAPITANAT PORTU posiada na swym terenie władzę, odpowiadającą kompetencjom starostwa powiatowego w administracji. Oto jego uprawnienia i obowiązki:

Wprowadzanie, wyprowadzanie oraz przeholowywanie statków z basenu do basenu.

Prowadzenie ksiąg statków przychodzących, wychodzących, awizowanych i przeholowywanych.

Utrzymywanie łączności z władzami celnymi i WOP-em.

Utrzymywanie stałego nadzoru na terenie portu.

Ochrona magazynów i urządzeń portowych za pośrednictwem Straży Portowej, podległej Kapitanowi Portu.

Kontrola osób, przebywających i poruszających się na terenie portu oraz wydawanie na to specjalnych zezwoleń, wspólnie z władzami celnymi i WOP.

Sporządzanie specjalnych protokółów w razie awarii statków.

Sporządzanie protokółów, przeprowadzanie dochodzeń oraz nadzór naprawy uszkodzeń nabrzeży.

Czuwanie nad całością pracy portu.

Typy statków rybackich

Podstawą rybołówstwa morskiego jest flota. Zagadnienie to stało się dziś dla nas bardzo aktualne, ze względu na uzyskanie szerokiego dostępu do morza.

Na odcinku od Świnoujścia na Zachodzie (za Szczecinem) po Świeży Zalew na Wschodzie (Wieś Braniewo) pracuje ogółem 17 portów rybackich. Państwo kładzie silny nacisk na rozbudowę nie tylko floty wojennej, pasażerskiej, handlowej ale i rybackiej. Stan naszej floty rybackiej na wiosnę br. wynosił: 26 trawlerów dalekomorskich, 226 kutrów pełnomorskich, 41 kutrów mniejszych (używanych na Zalewach), 363 łodzi motorowych, oraz 1480 łodzi wiosłowych — razem 2136 jednostek.

Z uwagi na stały wzrost naszego taboru rybackiego, warto zapoznać się z poszczególnymi typami statków oraz ich urządzeniami.

Łódź wiosłowa, względnie żaglowo-wiosłowa o długości 4,5 do 6 m używana jest głównie do połowów na Zalewach i Zatokach, czasem na wybrzeżu pełnego morza.

Łódź żaglowo-motorowa 6—8 m długości z motorem o mocy 10—20 KM używana już jest do połowów w trudniejszych warunkach atmosferycznych.

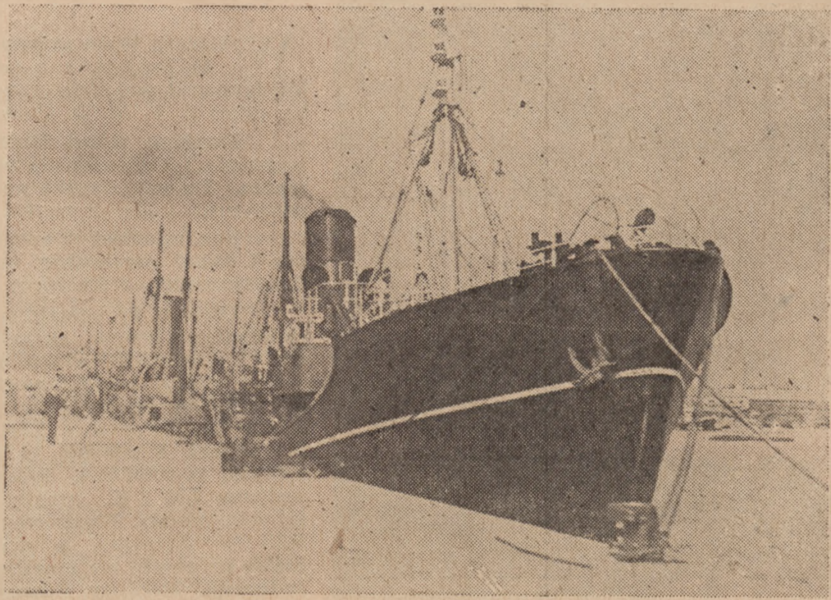


fot. W.A.F. Uklejewski

Kuter rybacki

Kuter zalewowy długości 8—12 m z motorem 25—40 KM i obsługą złożoną z 3 rybaków używany jest do połowów przybrzeżnych. Kuter taki ma pokład, pod którym znajdują się pomieszczenia dla załogi, ładunku i motoru oraz zbiorniki na paliwo i wodę słodką.

Kuter pełnomorski jest to już mały morski statek rybacki. Ma on podobne urządzenia jak i zalewowy, jest jednak od niego większy. Długość jego wynosi od 14 do 20 m (są też i większe). Kuter pełnomorski zaopatrzony jest w motor 60—120 KM; obsługa jego składa się z 4—5 rybaków. Dziś używane są w kutrach motory wolnoobrotowe na ropę, przeważnie Semi- Diesla.



Trawler dalekomorski fot. W.A.F. Uklejewski

Kutry remontujemy i budujemy w 7 własnych stoczniach rybackich, podległych Morskiemu Instytutowi Rybackiemu w Gdyni. Stocznie takie znajdują się: w Gdyni, Gdańsku, Ustce, Darłowie, Dziwnowie, Kołobrzegu i Świnoujściu. Pierwsze trzy są największe. Budują one kutry typu M.I.R. 20-A 15 m długości o drewnianej konstrukcji.

Stocznia rybacka nr 1 w Ustce buduje wyłącznie nowe kutry o długości 8, 9, 10, 13 i 15 metrów. Kutry są precyzyjnie wykonane i z pierwszorzędnego materiału. Maszty i inne części kutra są wykonane systemem klejonym z próżnią w środku. Są bardzo lekkie i bardzo odporne.

Trawler (czytaj trauler) jest to morski statek rybacki przeznaczony do połowów dalekomorskich. Długość jego wynosi od 35 do 55 m, szerokość 8 m. Trawler posiada silną maszynę parową lub motor o mocy do 950 KM; załoga jego składa się z około 20 ludzi. Nowoczesne trawlery są zaopatrzone w aparaturę radiową nadawczo-odbiorczą, oraz tzw. sondę echową służącą do wykrywania ławic ryb.

Ostatnią zdobyczą w tej dziedzinie jest nowoczesna kombinowana aparatura dźwiękowa tzw. „a-b-s" (asdic, bathy-thermograf-sondeur). Przy pomocy tej aparatury wykrywać można ławice ryb i ich rozmiary (również i na dnie do głębokości 2 500 m), szybkość z jaką się poruszają oraz określać gatunek ryb. Każdemu gatunkowi i odmianie ryb odpowiadają innego rodzaju kształty wykresów i dźwięki reprodukowane w aparatach. Aparaty te są bardzo drogie, dlatego na razie powszechnego zastosowania nie mają.

Trawlery dokonują połowów dalekomorskich u północnych wybrzeży Szwecji i Norwegii, koło Skagerraku i Kattegatu, na Kanale La Manche, u wybrzeży Anglii oraz koło Islandii lub na morzu Barentsa.

Często też poławiają koło Dogger Bank, pomiędzy 54 a 56^{0} szerokości geograficznej na wschód od wybrzeży angielskich. Rejs trawlera trwa zwykle 3 tygodnie, sam połów 6—8 dni; po skończonym rejsie trawlery zawijają z rybą do portów naszych lub zagranicznych. W portach obcych towar jest sprzedawany względnie zamieniany na inny (np. biała ryba spod Islandii — na śledzia angielskiego).

Paliwo dla naszych trawlerów dostarczane jest z Gdyni do baz bunkrowych w Danii i Holandii przy pomocy nowoczesnego statku „Orion". Statek ten zabiera każdorazowo z Gdyni 400 ton węgla. Trawlery po dokonaniu połowów i wyładowaniu ryb w portach, muszą być przejrzane i wyremontowane przez mechaników oraz odmagnetyzowane. Na wodach bowiem morza Północnego znajdują się do dziś pływające miny.

W rybołówstwie dalekomorskim trałowe połowy dorsza zima—wiosna (włokami) są cennym uzupełnieniem połowów śledziowatych, gdyż odbywają się po zakończeniu tych ostatnich (miesiące letnio-jesienne).

Ichtiolog.







BRATERSKI P

ROMUALD WIE

Wystarczy Wam przypomnieć: 446 delegatów, reprezentantów 45 mil. z 46 krajów, a z pewnością sami dodacie: to uczestnicy obrad Międzynarodowej Konferencji Młodzieży Pracującej, zwołanej w sierpniu br. przez S. F. M. D. (Światowa Federacja Młodzieży Demokratycznej).

Przebieg obrad śledziła pilnie cała nasza młodzież i obszernie omawiała i komentowała prasa. Tym niemniej wracamy do tego zagadnienia. Po co? Czyżby po to tylko, żeby podsumować jej osiągnięcia? Otóż nie.

Nas, młodzież ligową, przebieg obrad, ich charakter i treść zarówno jak i skład personalny konferencji, szczególnie interesował. I znowu pada pytanie — dlaczego?

Dlatego, że uczestniczyła w niej również młodzież walcząca o swe elementarne prawa egzystencji i rozwoju, młodzież krajów kolonialnych i zależnych. Zagadnienie to poruszaliśmy niejednokrotnie zarówno wtedy, kiedy omawialiśmy ogromne zdobycze naszej młodzieży w Polsce Ludowej jak i wtedy, kiedy krytykowaliśmy błędną politykę przedwojennej Ligi Morskiej, która pretendowała do kolonii dla Polski. I właśnie ta młodzież, w obronie której obecnie występujemy, ta młodzież, którą chciała zamienić w niewolników przedwojenna LM i K, przybyła na konferencję, by razem z nami żądać jej wyzwolenia. Poszczególni delegaci w swoich wystąpieniach potwierdzili to wszystko, o czym pisaliśmy już niejednokrotnie, a czemu często po prostu nie mogliśmy dać wiary. Przedstawiciele Viet-Namu, Indonezji, Malajów i innych kolonii skarżyli się na wyzysk, niedolę, głód i nędzę. Do dnia dzisiejszego istnieje w tych krajach praca niewolnicza(!).

Ale kolonie znajdują się nie tylko w Azji.

Brutalny terror w stosunku do młodzieży demokratycznej szaleje w Grecji i w Hiszpanii, ciężkie jest jej położenie w Indiach, Iranie, Iraku, Egipcie, Libanie, Brazylii i Chile.

Również w kraju rzekomej „demokracji", jakim jest USA, coraz częstsze są wypadki mordowania murzynów. Nie patrząc na okrutne prześladowania. młodzież krajów uciśnionych walczy nieustannie o swe prawa. Delegat Viet-Namu, odpowiadając na pytania korespondentów, oświadczył „wszyscy członkowie naszej organizacji to byli partyzanci, którzy walczyli przeciwko imperializmowi japońskiemu, a dziś walczą przeciwko kolonizatorskim wojskom rządu francuskiego."

Jakże inaczej wyglądają sprawozdania sytuacji młodzieży w państwach, w których władzę zdobył lud pracujący. Przykładem mogą służyć ZSRR i kraje demokracji ludowej. Delegat radziecki Klimow mówił obszernie o swoim kraju i o młodzieży, którą reprezentował. Młodzież ta nie wie co to bezrobocie i różnice rasowe. Dla młodzieży robotniczej i chłopskiej otwarte są podwoje szkół i uczelni. Awans społeczny tej młodzieży uwarunkowany jest jedynie pracą i uzdolnieniem a nie położeniem materialnym.

Vietnamczyk Hungne wręcza w darze Prezyd

Objaśnienie zdjęć

1. Przedstawiciel młodzieży koreańskiej na Kongresie.
2. Delegat Chin Ludowych.
3. Murzyn z Afryki Zachodniej brał również udział w obradach.



POCAŁUNEK

LD WIERZYŃSKI

Delegaci młodzieży polskiej i innych państw ludowych przedstawili ogromne wysiłki rządów demokratycznych, zmierzające do zaspokojenia potrzeb młodzieży, wymieniając przy tym poważne wyniki już osiągnięte.

W wyobraźni słuchających sprawozdań delegatów zarysowała się ogromna przepaść. Po jednej stronie widzieli młodzież wyzyskiwaną przez prywatnych pracodawców bez perspektywy na możliwość awansu życiowego, bez pewności jutra, widzieli młodzież tułającą się w poszukiwaniu pracy i pozbawioną możliwości uczenia się. Po drugiej stronie widzieli młodzież, która nie wie, co to bezrobocie, przed którą otwarte są podwoje wszystkich uczelni, od podstawowych poczynając, a kończąc na najwyższych, młodzież, która jeszcze w przede dniu ukończenia zakładu naukowego otrzymuje skierowanie do pracy, młodzież, która, jak powiedział delegat Klimow, „pracuje dla siebie i dla swego narodu".

Ale jest coś, co łączy młodzież, coś co niweczy tę przepaść, co łączy zarówno młodzież pracującą krajów kapitalistycznych, młodzież z kolonii i metropolii, młodzież krajów zależnych od obcego kapitału z młodzieżą krajów socjalizmu i demokracji ludowych. Łączy ich sprawa walki o pokój, walki o poprawę bytu, o lepsze jutro, młodzieży na całym świecie. Oto dlaczego konferencja warszawska była przepojoną troską o poprawę warunków życia i pracy młodzieży. Oto dlaczego żądano zniesienia pracy niewolniczej wszędzie tam, gdzie jeszcze istnieje to haniebne prawo, oto dlaczego żądano równości zarobków, zmiany warunków pracy dla imigrantów i weteranów wojennych.

Klasycznym przykładem zanikania przepaści i jednoczenia się młodzieży pracującej może być wiec zwołany z okazji przybycia delegatów S. F. M. D. do Katowic, podczas którego delegat Aublanc zapewnił młodzież Viet-Namu, iż młodzież francuska solidaryzuje się całkowicie z walką jej egzotycznych przyjaciół z zaborczością rządu Francji, po czym wymienił symboliczny, braterski pocałunek z delegatem walczącego o wolność kraju.

Ten szczery serdeczny pocałunek jest silniejszy od najnowocześniejszej broni, z jaką zaborczy kapitalizm francuski chce ujarzmić naród Viet-Namu. Ten bratni pocałunek to ostrzeżenie dla kapitalistów francuskich, którym krew, łzy, nędza i głód ludu vietnamskiego mają służyć za podstawę do dobrobytu. Narody kolonialne wolą umrzeć stojąc, niż żyć na kolanach. Powinni to zrozumieć nie tylko ci wszyscy, którzy rządzą w koloniach, ale i ci, którzy sięgają lub mają zamiar sięgnąć po wolność narodów kolorowych.

Jesteśmy przekonani, że jeśli do dnia dzisiejszego były wśród nas jednostki, które niezupełnie uświadamiały sobie błędy wyznawców teorii kolonialnej, to konferencja warszawska i zdecydowana postawa młodzieży kolonialnej, będącej członkiem 45 milionowej rodziny, potrafiła przemówić im do rozsądku.

Młodzież ligowa z najwyższym uznaniem wita uchwały konferencji warszawskiej. Włączamy się do wspólnego marszu młodzieży świata po szczęście, po pokój i radość.

...zydi m Kongresu sztandar swej walczącej ojczyzny.









Objaśnienie zdjęć

4. Sasza Heinin delegat państwa Izrael, oficer wojsk Hagany.

5. Gita Benerzi z Kalkuty przedstawicielka młodzieży hinduskiej.

6. Delegat Mongolii.



rys. Sierecki

Opowiadanie niniejsze osnute jest na tle walki, jaką stoczył kuter torpedowy KT-12, dowodzony przez dwukrotnego Bohatera Związku Radzieckiego, Aleksandra Szabalina, opodal przylądka Makkaur, u północnych wybrzeży Norwegii.

Walka ta miała miejsce w nocy z 11 na 12 września 1941 roku. Wspólnie z Szabalinem, który szedł po raz pierwszy w bój po ukończeniu szkoły, wypłynął także, jako dowódca grupy, porucznik Swietłow.

Po południu dnia 11 września wywiad lotniczy dostrzegł w rejonie przylądka Makkaur niemiecki konwój, składający się z pięciu jednostek, zdążający w kierunku Waranger-Fiordu i Petsamo. Dowództwo bazy natychmiast wyznaczyło dwa kutry celem rozbicia konwoju. Tuż przed ich wyruszeniem na morze nadszedł od lotników meldunek, że konwój z niewiadomych przyczyn zawrócił. Mimo to zespół wyszedł na zadanie...

Kutry szły pełną szybkością, śpiesząc na przypuszczalne miejsce spotkania z konwojem. Daleko za rufą pozostał Przylądek Rybacki, a przed nimi majaczył już skalisty brzeg między fiordami Waranger i Petsamo. Tu kutry zrobiły zwrot na West i rozpoczęły penetrację przybrzeżnego pasa wód norweskich.

W dali, na północy, mdłym światłem lśniła polarna zorza. Morze jakby uśpione, stało niemal w bezruchu. Doszli do przylądka Krampenes. Jego potężny skalisty brzeg rzucał duży, jędrny cień na wodę. W ten cień wpłynęły szybko oba kutry i zastopowawszy motory, „zamieniły się w słuch", jak później określał ten moment Szabalin.

Wolno wlokły się minuty oczekiwania. Szabalin czuł, że wróg przyjdzie. Dzienny manewr zrobili Niemcy, jego zdaniem, po to, aby zmylić czujność radzieckich baterii brzegowych na skałach Przylądka Rybackiego, które dawały im się mocno we znaki, skutecznie bombardując wszystkie nieprzyjacielskie konwoje. Niemcy prawdopodobnie zamierzali prześlizgnąć się wśród nocnych ciemności do fiordów i cało dowieść zaopatrzenie dla strzelców górskich, walczących na tym odcinku.

— Idą!! — rozległ się nagle zachrypły od długiego milczenia głos bosmana.

Rzeczywiście, od zachodu płynęły wolno, dymiąc, nieprzyjacielskie jednostki. Przez lornetkę można już było rozróżnić sylwetkę idącego na przedzie torpedowca, za nim siedzącego głęboko w wodzie, widocznie załadowanego po burty transportowca, dalej jeszcze trzy kutry strażnicze.

Zespół czekał spokojnie, aż konwój dostatecznie się zbliży, po czym na pełnej szybkości ruszył do natarcia. Swietłow zaatakował torpedowiec, Szabalin zaś idący tuż za nim — transportowiec. Kutry zadarłszy wysoko dzioby, parły ku celom.

Niemcy wciąż nieświadomi niebezpieczeństwa, szli starym kursem, nie spostrzegając pędzących w ich stronę kutrów.

Nagle nad kutrem Swietłowa rozbłysła wysoko zielona rakieta.

— Czyżby Swietłow przeczuwał niebezpieczeństwo? — pomyślał Szabalin.

W tejże chwili Niemcy otwarli wściekły, morderczy ogień.

— Maszynki ognia! — krzyknął Szabalin i nie zważając na smugi pocisków, skierował kuter wprost na niemiecki transportowiec. Posypały się w jego kierunku czerwone i zielone paciorki z niemieckiej broni maszynowej. Lecz Szabalin nie widział ani wybuchów, ani fontann wody, nie słyszał świstu przelatujących kul. Pędził naprzód, niby skamieniały, czekając momentu odpalenia torped.

— Czas!! — przemknęło mu przez mózg i natychmiast syk sprężonego powietrza i cichy plusk od dziobu dał znać, że torpedy poszły. Szybko też położył ster na burtę i robiąc łuk wychodził z ataku, goniony długimi salwami maszynowych karabinów transportowca.

Ostry błysk, czerwona chmura dymu i piekielny huk targnęły powietrzem. KT-12 wpadł w pienisty ślad Swietłowa, opuszczając plac boju. Załoga z radością patrzyła na płonący statek, coraz bardziej pogrążający się w wodzie.

Zza leżącej nisko nad wodą chmury dymu wysunęły się nagle trzy sylwetki niemieckich kutrów. Zauważył je Szabalin i natychmiast zawrócił, by stawić pogoni czoło.

Spojrzał na błyszczące seledynem wskazówki zegarka. Była godzina 22.19. Podchodząc, otworzył w kierunku Niemców ogień z wszystkiej posiadanej broni pokładowej. W jego kierunku nacierały wciąż dwa niemieckie kutry, trzeci zaś ruszył w kierunku storpedowanych jednostek by ratować rozbitków.

Na pokład KT-12 posypał się grad kul z maszynowych karabinów, wokół kadłuba poczęły pękać pociski z działek małokalibrowych. Szabalin lawirował w tej powodzi żelaza, rzucając co chwila kutrem to na jedną to na drugą burtę. Dopiero teraz jego motorzyści przechodzili tam, pod pokładem, prawdziwe piekło, nie wiedząc nawet, co się dzieje na powierzchni. O nich myślał Szabalin ze spokojem, wiedząc, że każdy rozkaz wykonują natychmiast. Kuter szedł pełną szybkością. Dwie wysokie płachty wody omywały mu burty, a bryzgi piany padały daleko na rufę.

W pewnej chwili kuter drgnął i zwolnił, a strzałka licznika obrotów poczęła powoli wracać do zera. Zaniepokojony, wysłał bosmana do motorzystów z zapytaniem o przyczynę, jednocześnie z uwagą spoglądając na przybliżające się jednostki niemieckie. Zadyszany bosman wypadł z luku i zameldował, że jeden z pocisków przebił nad linią wodną burtę i rozerwał się w maszynowni, powodując uszkodzenie zbiornika z oliwą u jednego z motorów. Motorzyści wyszli cało i zdrowo.

— Łukonin melduje, że za chwilę wszystko będzie w porządku! — zaraportował służbowo.

— Za kilka minut Niemcy podejdą tak blisko, że kutra się nie uratuje. Na dwóch motorach ucieczka również się nie powiedzie. Idziemy 17 węzłów, podczas gdy Niemcy gonią 25. Cztery nasze karabiny maszynowe nie wytrzymają ognia niemieckich ośmiu i dwu szybkostrzelnych działek. Trzeba będzie walczyć do ostatniego naboju a później wysadzić się w powietrze — myślał szybko Szabalin. Polecił więc zejść bosmanowi pod pokład i wszystko przygotować.

Odległość wciąż malała, ogień niemiecki rósł z sekundy na sekundę. Jeden z pocisków rozerwał się na pokładzie, zaświstały odłamki. Karabiny Szabalina obsypywały teraz gradem pocisków widoczne już sylwetki niemieckich marynarzy. Szabalin z niecierpliwością pomyślał, jak długo będzie jeszcze czekał i zamierzając dać bosmanowi rozkaz wysadzenia kutra, spojrzał na licznik obrotów. Uśmiechnął się i odetchnął. Strzałka szybko sunęła na dawne miejsce, a za rufą huczał już bas trzeciego motoru i kipiała mocniej woda. Ginąc w chmurze piany i wodnego pyłu, KT-12 skoczył naprzód. Niemcy zdziwieni poczęli coraz bardziej zostawać w tyle...

Szabalin rzucił kuter w kierunku brzegu, gdzie były niemieckie baterie brzegowe, przed którymi łatwiej było ujść. Wiedział, że tym razem niemieckie kutry zaniechają pogoni, obawiając się trafienia pociskami własnych dział. Kiedy wpadł w cień skalnego brzegu, natychmiast zmniejszył szybkość, aby nie pozostawiać za sobą piany. Manewr się udał. Straciwszy kuter z oczu, Niemcy zmylili kierunek i Szabalin mógł spokojnie wracać do bazy.

Oddychając z ulgą, spojrzał na zegarek. Była godzina 22.22. Atak, cała wściekła gonitwa, naprawa motoru i ucieczka trwały zaledwie siedem krótkich minut, które jemu wydały się wiekiem. Pierwszy wypad, bojowy chrzest, miał Szabalin poza sobą.

W górze błyszczały gwiazdy, a zielonkawe światło polarnej zorzy kładło jakieś fantastyczne obrazy na rozchybotanej fali, obrazy, jakie spotkać można tylko na wodach polarnych mórz. Od strony widniejącego w dali lądu szedł nad wodą ostry, chłodny oddech jesieni...

Na podst. M. Wieliczki oprac. sw.

Felieton niemorski

Wiejskie rozmyślania

Wielu naszych marynarzy pochodzi ze wsi. Mimo stałego przebywania na morzu — lato jest przecież okresem szkolenia praktycznego — marynarze nasi pamiętają o rodzinnych wioskach, o odbywających się pracach żniwnych. Często też, w czasie wieczornych pogawędek, omawiają przeczytane w listach i gazetach wiadomości dotyczące sytuacji i życia naszej wsi, stale się nimi interesując. Są przecież synami tej wsi, do której po odbyciu służby w Mar. Woj. wrócą i w której będą dalej pracowali.

Mówią o wszystkim. O żniwach, o zbiorach i młócce, o domu rodzinnym. Mówią też o sytuacji na wsi, innej dziś i lepszej od minionej, sprzed kilku czy kilkunastu lat, o jej najbardziej charakterystycznych, najlepiej utkwionych w pamięci momentach.

Trudno jest nie zauważyć, że zasadniczą różnicą jest poprawa sytuacji bezrolnych i małorolnych chłopów, nadzielonych ziemią w czasie reformy rolnej, pierwszego kroku PKWN ku poprawie doli wyzyskiwanej i upośledzonej wsi polskiej. Rząd nasz, uznając odwieczne prawo chłopa do ziemi, naprawił wszystkie tyloletnie zaniedbania, zwracając ziemię obszarniczą jej prawowitemu właścicielowi — chłopu, który już dziś zbiera z niej piękne plony swej pracy. Zboża obrodziły wspaniale. Stodoły zapełniły się złotymi kłosami żyta, pszenicy, jęczmienia. Pierwsze pobieżne obliczenia wykazują, że tegoroczne zbiory są pomyślniejsze od wielu podobnych przed wojną, gwarantując nam wszystkim dostatek chleba.

Nie ma dziś sytuacji, tak często spotykanej przed wojną, że chłop z zadumą i smutkiem szedł do swej stodoły, by rzucić okiem na zbiory i stwierdzić, że nie wystarczy do nowych, że trzeba będzie pożyczyć u bogatego sąsiada, jeśli nie zboże to pieniędzy, tak jak często robi się ze sprzężajem, którego mu brak. Szedł pożyczać i z trwogą obliczał, w jaki sposób i ile będzie musiał za tę łaskawą „sąsiedzką" pomoc zwrócić.

Często też, mając takie stare sąsiedzkie długi, musiał przerywać własne żniwa czy orkę, aby odrobić dług bezwzględnemu sąsiadowi, który ani dnia dłużej nie chciał czekać. Sytuacja ta jeszcze dotychczas nie została ostatecznie rozwiązana. Wciąż jeszcze istnieje na wsi wyzysk chłopa biedniejszego przez bogatego. Lecz czyni się już wiele ku jej polepszeniu, ku usunięciu tego krzywdzącego wyzysku przez organizację spółdzielczości oraz gminnych ośrodków maszyn i narzędzi rolniczych.

Chłop małorolny i średniorolny broni się przed wyzyskiem bogacza wiejskiego. Odnalazł najlepszą drogę w tym kierunku — spółdzielczość. Dziś sklepy i placówki spółdzielcze zaopatrują wieś po niższych cenach we wszystkie potrzebne jej artykuły i sprzęty, od materiałów i artykułów żywnościowych do maszyn rolniczych, nawozów sztucznych, bydła, koni czy trzody. Te same placówki spółdzielcze prowadzą skup zebranych w czasie żniw płodów rolniczych, płacąc ceny ustalone przez państwo, a skalkulowane tak, aby przynosiły wsi korzyść i chroniły ją przed wyzyskiem różnego rodzaju spekulantów i kombinatorów wiejskich. Tam gdzie spółdzielnie źle pracują, chłopi biedniejsi usuwają z kierownictwa bogaczy,— którzy myślą tylko o własnej kieszeni — i sami biorą sprawy spółdzielni we własne ręce.

W prasie ludowej pisze się ostatnio wiele o podniesieniu dobrobytu wsi i uniezależnieniu jej od wyzysku, przez organizację wiejskich spółdzielni wytwórczych. Pozwolą one na racjonalizację produkcji, na mechanizację uprawy zakupionym dla spółdzielni sprzętem, na podniesienie wydajności przez odpowiednią uprawę, słowem pozwolą na podniesienie poziomu ekonomicznego i kulturalnego wsi.

Rząd nasz dba o rozwój wsi, o poprawę jej sytuacji gospodarczej i kulturalnej równolegle z rozwojem całego państwa. Chce więc, aby zdobycze i dobrodziejstwa nauki i kultury stały się także udziałem upośledzonej i zacofanej dawniej w rozwoju wsi. Rozumna akcja chłopów małorolnych i średniorolnych pozwoli na osiągnięcie tych zamierzeń, a syn chłopski odbywający służbę wojskową nie będzie się w okresie prac rolnych martwił, że jego nieobecność w domu przynosi rodzinie trudności i kłopoty, nie będzie martwił się, o rezultaty zbiorów, o sytuację materialną własnej rodziny.

W szeregach odbudowujących Warszawę

Nie może zabraknąć nikogo!

Wrzesień — miesiącem odbudowy

złóż ofiarę na ten cel!

„Darem Pomorza" do Szwecji



Fot. Staszewski

Życie na statku idzie normalnym trybem. Wachta służbowa zwija liny lub układa je w specjalny sposób, żeby się nie poskręcały, nosi węgiel do kuchni, szoruje beczkę po ogórkach, zmywa naczynia, obiera na jutrzejszy obiad kartofle, szoruje zawzięcie pokład, czyści mosiężne okucia, wreszcie steruje, pełni służbę „na oku", tj. uważa z dziobu statku na wszystko co dzieje się przed nim na morzu i melduje o spostrzeżeniach dyżurnemu oficerowi.

Wolni od służby marynarze wypoczywają. Napracowali się ciężko, w ciągu długich dwóch miesięcy doprowadzając statek do stanu lśniącej bielą czystości. Niektórzy uczniowie leżą na pokładzie w miejscach zasłoniętych od wiatru i śpią lub czytają książki wypożyczone z biblioteki „Daru Pomorza". Reszta obserwuje z dziobu oddalający się ląd i mijające nas statki.

Po górnym pokładzie rufy szerokimi krokami chodzi kpt. Gorazdowski. Na piersiach wisi mu ogromna lorneta. Raz wraz spogląda przez nią na morze, po czym podchodzi do stolika nawigacyjnego i cicho wydaje rozkazy oficerowi służbowemu kapitanowi Lipińskiemu. Autor „Spotkamy was o świcie" z szalikiem na szyi, gdyż jest lekko zaziębiony, wykreśla na mapie Bałtyku kurs i czuwa nad tokiem pracy. Sternicy wpatrzeni bez ustanku w kompas przerzucają wprawnie szprychy koła sterowego.

Wiatr coraz silniejszy. Chłodno. Jeszcze jesteśmy w zatoce. Jak na dłoni widać Hel. Dymi niemiłosiernie holownik „Wilk" wiozący wycieczkowiczów do Sopotu.

Monotonnie kręci się kółko logu znacząc na specjalnym zegarze przebytą ilość mil.

Uciekam na prawą burtę za nadbudówkę kabiny nawigacyjnej. Powiew północnego wiatru staje się coraz dokuczliwszy. Ręka trzymająca ołówek zaczyna grabieć, mimo że jestem grubo ubrany. Podziwiam jungów, którzy choć przyodziani tylko w drelichy, często włożone po prostu na gołe ciało, z zakasanymi rękawami i z reguły odpiętym kołnierzem, nic sobie nie robią z chłodu. Młodzi są i zahartowani stałym pobytem na powietrzu i wodzie.

Morze leciuteńko pofalowane, jest koloru matowej stali, niebo również szare pokryte niskimi chmurami. Mimo to horyzont morski odcina się wyraźnie i ostro równą, idealnie poziomą linią. Wzgórza lądu pokryte ciemnymi lasami przesłaniają się siwą przezroczystą mgłą. Zarysy miast zacierają się całkowicie.

Jeszcze upłynie trochę czasu, zanim linia horyzontu zamknie wokół nas swe szerokie koło. I dopiero wówczas będziemy mieli pełne poczucie oderwania się od lądu.

Wchodzimy na pełne morze. Mijamy cichy cypel Helu. Jego wyniosła latarnia nie błyska jeszcze swymi dalekosiężnymi ślepiami. Jest dopiero niewiele po południu. Zaczynam odczuwać lekkie kołysanie statku. Przez chwilę namyślam się, czy to aby nie złudzenie, ale kiedy patrzę na bukszpryt widzę, jak to wznosi się, to opada w stosunku do linii horyzontu. Przyznaję się ze wstydem, że obawiam się choroby morskiej, choć chorowanie na morzu nie jest w złym tonie. Czytałem kiedyś w jakichś pamiętnikach guwernera, że „nawet pani hrabina raczyła osobiście chorować na morską przypadłość". To wspomnienie bardzo mnie podniosło na duchu, aczkolwiek wolałbym „nie raczyć osobiście". A już w żadnym wypadku nie chciałbym być pierwszym. Zawsze to wygląda na autoreklamę.

Idziemy z coraz większą szybkością, wyciągając przeciętną 8,4 węzła. Jak na słabe maszyny „Daru Pomorza" jest to dość szybko. Na żaglach nasz statek potrafi płynąć co prawda do 14 węzłów. Niestety, wiatr mamy w tej chwili całkiem przeciwny.

Horyzont zamyka się coraz szczelniej. Wyłom w nim robi jeszcze niewiele ponad poziom morza wystający Hel i coraz bardziej błękitne wyżyny Gdańska, Sopotu i Gdyni. Buja coraz silniej. Szczególnie odczuwa się to na dziobie. Widać stąd, jak rufa statku to wznosi się, to znów zapada. Może nas nie minie przeżycie sztormu. Mimo pewnego lęku, jaki odczuwa zapewne każdy nowicjusz, życzę sobie prawdziwej porządnej burzy. Nie pragną jej tylko starzy marynarze pływający już po oceanach świata od wielu lat. Twierdzą, że przyjemność jest niewielka, ale za to dość kłopotliwa.

Ciemny pas Helu podbity od dołu szczeliną jasno-żółtych plaż roztapia się powoli w szarzyźnie dali i zapada za krzywizną kuli ziemskiej.

Zmiana wachty. Kapitana Lipińskiego zastępuje kapitan Jurkiewicz, zmarzniętą przy sterze załogę świeża i wypoczęta grupa. Chłopcy z „oka" mają zmęczone, zaszłe łzami oczy. Luzują ich nowi. Idę na dziób. Pokład wyraźnie lata pod nogami i żeby utrzymać równowagę chwytam się relingu. Na dolnej rei na wysokości 10 metrów siedzi, a właściwie wisi czterech uczniów. Rozplątują jakieś liny i poprawiają coś, co wydawało się bosmanowi niezbyt dokładnie zrobione.

Coraz zimniej. Nie pomaga gruba marynarska kurtka, sweter i płaszcz. Uciekam pod pokład. Tu przynajmniej nie wieje tak dokuczliwie. Skrzykują

się brydżyści, którym wiecznie brakuje czwartego. Wydają pasy ratunkowe. Takie memento mori, a raczej nie mori a morze. Przymierzam. Owszem wygląda się w tym stroju bardzo bojowo i oryginalnie. Tylko że woda w morzu jest tak zimna, że długo się w niej nie wytrzyma. Śmierć przychodzi nie z utopienia się, a ze zmarznięcia. Dziękuję. Wolałbym nie próbować.

Ogarnia mnie nieprzeparta chęć snu. Ziewam okropnie. Nie tylko ja. Wszyscy. Czyżby już był wieczór? Patrzę na zegarek — trzecia. Sprawdzam na okrętowym chronometrze. Zgadza się co do minuty. To pobyt na powietrzu działa tak nasennie. Ale wstyd kłaść się do łóżka, kiedy noc przespałem niczym małe dziecko. Trzeba się z tego otrząsnąć. Najlepiej znów wyjść na pokład.

Z radością stwierdzam, że niebo na północy przejaśniło się nieco. Monotonna szarość chmur ogromnie nuży i przygniata. Przyjemnie jest zobaczyć choć kawałek błękitnego nieba. Wiatr wzmaga się, kiwa silniej. Płyniemy prawie w promienne słońce szeroką autostradą z płynnego złota. Drgający złotogłów tego kobierca rzuconego nam łaskawie przez los oślepia . Stoję na rufie i przyglądam się, jak statek dziobie bukszprytem czerwieniejącą tarczę słońca.

Wachta służbowa pracuje. Chłopcy czyszczą tartą cegłą z amoniakiem obity mosiądzem reling. Robią to ze znawstwem i wprawą, której mogłaby im pozazdrościć niejedna gospodyni. Wyniki są natychmiastowe i rzeczywiście wspaniałe. Właśnie pisząc te słowa zastanawiam się, czy jest sens wspominać o takich błahostkach. Sądzę, że tak. Przecież chcę dać najwierniejszy obraz pracy na statku szkolnym.

Godzina 20. Na logu 45 mil. Kurs 300. Mało to może jest zrozumiałe dla laika, ale tu się tym żyje. Tu jest to ważne i ma zasadnicze znaczenie. Takie właśnie wiadomości krótkie i zwięzłe wpisuje się do dziennika okrętowego. Lekkie bujanie chwyciło już niektórych chłopców. Chorują. Są bladzi i z przerażeniem myślą, że to dopiero początek. Pozostali, ci którzy na razie nie reagują na kołysanie statku, nie żartują z chorujących, bo zdają sobie sprawę z tego, że za godzinę lub dwie mogą pójść w ich ślady. Chorowanie też jest ustalone przepisami. Nie wolno na pokład ani w kajucie. Wolno tylko za burtę, w morze.

31 maja. Mgła. Całą noc wyła nasza syrena okrętowa, sygnalizując przepływającym ewentualnie statkom swą obecność. Jest to konieczne, żeby nie dopuścić do zderzenia, kończącego się niejednokrotnie katastrofą. Płyniemy na małych obrotach. Nie widać nic. Horyzont tak pięknie szeroki wczoraj wieczorem, można dziś oczywiście z pewną lekką przesadą, zamknąć w dłoni.

Dwaj jungowie stojący na „oku" starają się przebić wzrokiem gęstą ścianę mgły. Widoczność jest bardzo ograniczona. Raczej więc nasłuchują. Ale pływającej zbłąkanej miny nie usłyszą. A tego, mimo iż od ostatniej wojny upłynęły już trzy lata, plącze się po Bałtyku sporo. Antena radarowa kręci się wokoło swej osi jak wielki wywietrznik autobusu. Spoglądam na ekran aparatu radarowego. Bezszelestnie biegnie po ciemnym kole świetlista wskazówka. Wskazuje ona obroty anteny.

— Czy widzi pan ten jasny punkt na kursie? — zapytuje mnie radiooperator p. Kwiatkowski.

Wpatruję się silnie swymi niewprawnymi oczami. Widzę. Jest. W polu drugiego kręgu.

— To statek. Obserwuję go już dość dawno. Przechodzi nam przed dziobem.

Morze ciche, spokojne. Po prostu jak jaki stawek w Kaczym Dole. Brakuje tylko stadka gęsi. Można po nim spokojnie popłynąć byle kajaczkiem z dykty, choć to przecież znajdujemy się na środku Bałtyku.

Praca na statku idzie normalnym trybem. Kucharz gotuje obiad, lekarz przyjmuje pacjentów z drobnymi dolegliwościami, a część marynarzy z wachty służbowej „cegiełkuje" pokład. Ta ostatnia czynność nazywałaby się na lądzie cyklinowaniem lub wiórkowaniem, gdyby nie to, że praca odbywa się przy pomocy cegieł. Zwykłych cegieł, takich z których buduje się domy. Szereg marynarzy klęcząc szoruje pokład cegłami, podsypując pod nie piasek i polewając wodą. Jest to stary sposób doprowadzania zachlapanych farbą i zabrudzonych pokładów do stanu wykwintnie czystych salonowych parkietów.

— Coś na kursie! — woła „oko".

— Meldować na rufie! — decyduje dyżurny wychowawca.

Biegnie spłoszony goniec, aż dudnią deski pokładu.

Wychylam się za burtę.

Rzeczywiście coś płynie. Boja to nie jest, bo nie ma ani chorągiewki ani światła. Diabli wiedzą, co to może być. Naraz uświadamiam sobie, że może to być mina. W dodatku magnetyczna, bo jakoś tak dość szybko się do niej zbliżamy. Robi mi się nagle zimno. Najgorzej, że nikt z nas nie widział nigdy miny magnetycznej i nie wiemy jakie może ona przybrać kształty.

Przybiega komendant statku, bada rzekomą minę przez lornetę. Wreszcie z uśmiechem zwraca się do wachty:

— Niczego wam ta wasza mina nie przypomina?

Wpatrzone w pływający przedmiot oczy nie mogą się zdecydować.

— Bańka! Pusta bańka po oliwie, — decyduje kapitan.

Odetchnęliśmy. Ale muszę się przyznać, że tak naprawdę, to dopiero wtedy, kiedy pozostawiliśmy ją za rufą.

Horyzont z lekka się rozszerza. Widoczność nieco się poprawiła. Maszyny poszły „całą naprzód". Raz po raz jednak oficer dyżurny i kapitan Gorazdowski omiatają lornetami małą powierzchnię morza.

Godzina 9.30. Log 145. Uszliśmy już kawał drogi.

Rozjaśnia się. Mgła rzednie. Horyzont nagle rozsuwa się gwałtownie.

Ktoś krzyknął:

— Ląd!

Rzeczywiście z prawej burty widać wyraźnie jasny pas plaży, a nad nią ciemniejący bór. Zupełnie jak na Helu widzianym z daleka.

— Co to za ląd? — zapytuję kapitana Gorazdowskiego.

— To nie jest żaden ląd. To tak układają się pasma mgiełki.

Zawstydzony uciekam do kabiny nawigacyjnej. Właśnie ustala się przy pomocy echosondy miejsce statku na morzu. Echosonda wskazuje głębokość Bałtyku na specjalnej taśmie. Porównanie danych z naniesionymi na mapie głębokościami pozwala w przybliżeniu zorientować się „w terenie".

— Statek na kursie! — woła „oko".

Widzę go. Nawet nie jeden, a dwa. Kuter i trauler rybacki.

Z oddali słychać długie przeciągłe buczenie. Przerwa. Znów odzywa się głos syreny.

Co to? Statek?

Nie. To sygnał mgłowy latarni morskiej na wyspie Utklipan. Inspektor PCWM-u Jankowski idzie po siatce bukszprytu na jego dziób. Przykłada do oczu lornetkę i chwilę szuka.

— Jest! Widzę szczyt wieży.

Po pewnym dość zresztą długim czasie i my widzimy. Wygląda jak daleki samotny kościół.

Jesteśmy więc przy brzegach Szwecji. Mijają nas większe i mniejsze statki.

Wypogadza się zupełnie. Pokład „Daru Pomorza" zalany słońcem. Biel lakieru bardziej się wydaje biała niż wczoraj. Wyczyszczone relingi promieniują polerowanym złotem.

Lekki wiatr chodzi po morzu smugami. Czasami są to duże podłużne oka jak na rosole. Barwa wody wciąż jest inna. To płonie złotogłowiem, to szarzy się matem lanego żelaza, to mieni srebrem. Raz jest ciemnozielona, za chwilę znów błękitna jak zagon kwitnącego lnu, by przejść w ciemny zimny granat. Kolisko horyzontu znów jest szerokie i rozwarte do pełnych granic możliwości.

Za rufą ciągnie się długi pas skłóconej śrubą wody. Wystarczy nań popatrzeć, żeby spostrzec, czy sternik nie zszedł z kursu. Każdy skręt statku widać za rufą.

Na statku sensacja. Niedaleko szalupy ratunkowej usiadł na linie szary gołąbek. Na nóżce ma aluminiową tulejkę. Pocztowy posłaniec. Musiał z daleka lecieć, bo jest bardzo zmęczony i natychmiast po „zaokrętowaniu się" wsadził łebek pod skrzydło i usnął. Może zresztą zorientował się, że płyniemy w dogodnym dla niego kierunku i zapragnął resztę służbowej podróży odbyć statkiem.

Godzina 13. Kurs 292. Log 173.

Schodzę do hali maszyn. Pierwsze wrażenie, to nieustający, monotonny, przemożny huk wielkiego wodospadu, który zagłusza każde słowo. Maszyny, koła, pasy transmisyjne, tablice rozdzielcze, manometry, żelazna śliska podłoga, mdlący zapach rozgrzanej oliwy, to są dopiero wrażenia wtórne, wzrokowe i węchowe. Mechanik okrętowy zwany według tradycji inżynierem ze znawstwem objaśnia działanie poszczególnych maszyn. Nie bardzo się na tym znam, więc notuję tylko krótko, że motor „Daru Pomorza" nigdy się jeszcze nie zepsuł. Bardzo się z tego cieszę. Daj mu Boże jak najdłużej! Bo taka maszyna to musi strasznie dużo kosztować.

Z nawiewnika dmucha zimne powietrze. Bez tego długo by tu nie można wytrzymać. Uciekam na górę.

Po lewej burcie wstaje z morza siwa kopuła wyglądająca z daleka jak wyspa. To ląd. Po prawej ciemny pas porośniętych lasem brzegów Szwecji. Na mapie wyglądają na bardzo „poszarpane". Ze statku nie odnosi się tego wrażenia. W głębi miasto. To nasz port docelowy

— Karlshamn!.

Walery Przyborowski

Kaprowie Króla Jegomości

W XVI i XVII w. kaprami nazywano właścicieli statków czyli jak się dziś mówi armatorów, którzy na ochotnika zgłaszali się do jednej ze stron wojujących. Za umówioną cenę oraz udział w zdobytych łupach przyjmowali na siebie obowiązek używania swych statków uzbrojonych do prowadzenia wojny morskiej ze statkami nieprzyjacielskimi, oraz ze statkami neutralnymi przewożącymi kontrabandę dla przeciwnika.

Myśl stworzenia tego rodzaju zastępczej marynarki wojennej w Polsce przedstawił królowi w czasie wojny z zakonem inflanckim Kawalerów Mieczowych w 1557 r. Wacław Dunin Wąsowicz. Podjął się on również zorganizowania tego rodzaju floty. Otrzymawszy zgodę króla uzbroił jeden statek i rozpoczął na nim prowadzić partyzancką wojnę morską na Bałtyku. W krótkim czasie okręt Wąsowicza stał się postrachem nieprzyjacielskich flot.

Zygmunt III widząc tak pomyślne rezultaty tego rodzaju walki i zdając sobie sprawę z tego, że kaperstwo może być doskonałą bronią na morzu przeciw Iwanowi, i Erykowi XIV oraz ich sojusznikom dostarczającym im materiałów wojennych, postanowił znacznie je rozszerzyć, dobierając do tego odpowiednich ludzi.

W 1561 r. ogłasza w Gdańsku i innych portowych miastach pruskich manifest, którym powołuje do swej służby żeglarzy posiadających własne statki, którzy zgodziliby się, pływając pod banderą królewską, pełnić straż na szlakach morskich wiodących do Narwy i Szwecji, aby punkty te odciąć od dostaw wszelkiego rodzaju zaopatrzenia wojennego. Jako wynagrodzenie załogi statków otrzymywały 0,9 łupu zdobytego na statkach nieprzyjacielskich.

Wkrótce po ogłoszeniu powyższego zaczęli się zgłaszać chętni do tego rodzaju służby żeglarze. Pierwszy zgłosił się gdańszczanin Maciej Scharping właściciel dość dużego statku handlowego. Zygmunt wystawił mu patent kaperski w dniu 29 kwietnia 1561 r. treści następującej: „Mając pewną wiadomość o istnieniu floty, mającej na celu zaopatrywanie naszego nieprzyjaciela w broń i jakkolwiek wielu zostało przez nas przestrzeżonych, aby wstrzymywali się od tego rodzaju żeglugi, mimo to dowiedzieliśmy się, że oni czynią to dalej co nie tylko ziemiom naszym, ale i sąsiednim narodom może przynieść szkodę. Wobec tego do wstrzymania i zamknięcia tej żeglugi i dla chwytania tych wszystkich rzeczy, które w ten sposób bywają dowożone, okręt ten oddaliśmy do służby morskiej Maciejowi Scharpingowi obywatelowi naszemu z Gdańska, ażeby pilną zwracał uwagę na ową flotę, wstrzymywał i chwytał okręty, płynące do krajów nieprzyjacielskich, poza tym aby nikomu siłą nie wyrządzał krzywdy albo szkody. Z tych względów żądamy od wszystkich aby zezwalali temu okrętowi z jego dowódcami, z bronią, załogą i wszystkimi jego przyborami żeglować wszędzie swobodnie i w którymkolwiek kierunku zwróciłby się aby mu nie wzbraniali wolnych przejazdów, schronisk, postojów i pobytów, aby wspomagali go żywnością i innymi potrzebami, a zarazem uważali za zwolnionego od wszelkich opłat."

Scharping i Wąsowicz stali się właściwymi twórcami polskiego kaperstwa na Bałtyku. W tym samym dniu co Scharping otrzymał patent kaperski, również gdańszczanin Marcin Preus. Trzeci patent wystawił Zygmunt 8 lipca 1561 r. Romanowi Seebaldowi. Przy czym do patentu wystawionego temu ostatniemu oprócz przyjętej formuły dodał jeszcze zastrzeżenie obowiązujące wszystkich kaprów. Treść jego była następująca: „Nadto chcemy, żeby nikt nie ważył się jakichkolwiek rzeczy lub towarów w ten sposób zabranych u



siebie przechowywać, albo pism, skrzyń, tobołów kupieckich tajemnie ukrywać, gdyż wszystkie tego rodzaju rzeczy mają być oddane do nas lub urzędnika przez nas wyznaczonego, który mieć będzie pełne prawo i władzę do rozstrzygania czy słusznie i prawnie zostały zabrane. Co się tyczy podziału tych towarów, zastrzegamy sobie dziesiątą część wszystkich zabranych rzeczy i te mają być oddane naszemu skarbowi. Że wszystko wyżej wymienione wykona ściśle, stwierdzi przysięgą i od towarzyszy swoich podobną odbierze przysięgę. Wspierający to dzieło mogą nawzajem liczyć na naszą łaskę królewską". Dla nadzoru nad działalnością kaprów król ustanowił dwóch komisarzy Jerzego Kleefelda burgrabiego gdańskiego i szlachcica pomorskiego Krzysztofa Konarskiego.

Za bazę operacyjną dla powstającej floty kaperskiej obrany został Gdańsk, którego port rozkazem królewskim został oddany kaprom bez ograniczeń. Tutaj w pierwszym okresie organizacyjnym przystąpiono do przebudowy statków uzbrojenia ich i zwerbowania załogi. Statki kaperskie były to dwumasztowe pinki zabierające 40—60 ludzi załogi. Na dziobie i rufie wznosiły się dwa wysokie pokłady, pod którymi mieściły się kajuty mieszkalne i ustawiano działa. Kapitan statku był zarazem jego właścicielem i pracował na własną rękę. Załogi statków kaperskich składały się z ludzi najrozmaitszej narodowości.

Na statkach kaperskich wywieszana była bandera królewska przedstawiająca w czerwonym polu zgiętą w łokciu i obnażoną rękę okrytą na przedramieniu białym rękawem ze złotym mankietem i trzymającą w dłoni szablę wzniesioną do góry. Z chwilą wybuchu pierwszej wojny północnej Zygmunt wezwał w marcu 1563 r. Scharpinga do Piotrkowa gdzie po odbytej z nim naradzie postanowił powiększyć ilościowo skład floty kaperskiej.

W związku z tym w kwietniu tegoż roku do Gdańska przybył kasztelan gdański Jan Kostka z żądaniem by rada miejska wydelegowała do eskadry Scharpinga dziesięciu ludzi obznajmionych z prowadzeniem wojny kaperskiej oraz dostarczyła 150 cetnarów prochu do dział, 50 cetnarów do hakownic i pożyczyła królowi sto tysięcy talarów. Jednocześnie ogłosił wezwanie by obywatele gdańscy wraz ze swymi statkami wstępowali do floty kaperskiej. Flota kaperska powoli powiększa się. 28 maja 1563 r. otrzymuje patent kaperski Figenof gdańszczanin. Zaciągnął się do służby królewskiej z dwoma okrętami „Greif" i „Löwe" i w miesiąc po tym schwytał okręt szwedzki „Abraham", który mimo zakazu królewskiego wypuszczony został z portu gdańskiego. Poważnym ciosem który ugodził w rozwijającą się akcję kaperską była śmierć Dunin-Wąsowicza. Zasztyletował go wzięty przezeń do niewoli w zamku Dalen koło Rygi Krzysztof, książe meklemburski, duchowny, zażarty przeciwnik króla i Rzeczpospolitej.

Jednakże flota kaperska w dalszym ciągu rozwija się. Nowe patenty kaperskie otrzymują: Otto Nanynkes, Gendrych, Hans Nerker, Marcin Bibrant, Józef Heltbark, Jan Rotermundt, Tomasz z Emden, Michał Starosta, Asmus Werkmeister, Jerzy Kerkhorner. W roku 1567 pod rozkazami Scharpinga pływa przeszło 30 jednostek kaperskich.

Wyprawy prowadzone przez kaprów dochodziły do wszystkich części Bałtyku. Docierały do zatoki Fiń-



skiej, krążyły przy brzegach inflanckich i pomorskich zapuszczając się do brzegów szwedzkich pod Sztokholm, Gotland i Bornholm.

Na wyprawy te wyruszano albo pojedyńczo, albo po kilku, tworząc wtedy rodzaj spółki, która nosiła nazwę maszoperii. Spotkawszy jakiś okręt zwłaszcza jeżeli podejrzewali, że przewozi kontrabandę starano się przeciąć mu drogę lub doścignąć. Gdy to nastąpiło wówczas pod adresem złapanego statku padała komenda „zwinąć żagle", gdy nieprzyjaciel nie posłuchał i usiłował uciec wówczas kilka strzałów z armat lub hakownic kaperskich zmuszało go do posłuszeństwa. Natychmiast po zatrzymaniu następowała rewizja zawartości ładunku. Gdy stwierdzono, że w ładowniach znajduje się kontrabanda statek odprowadzany był do portu gdańskiego lub puckiego gdzie komisja królewska ogłaszała konfiskatę towaru i statku.

Kilkuletnia działalność kaprów przyczyniła się do polepszenia sprawy polskiej na Bałtyku oraz stała się pewnego rodzaju czynnym protestem przeciwko dotychczasowym zwierzchnikom tego morza, którzy obawiali się, że kaperstwo może stać się zaczątkiem polskiej floty, która będzie skutecznie konkurować z nimi na tym morzu. Niestety obawy te okazały się przedwczesne, a w Polsce zabrakło odpowiednich ludzi i sił by z tych skromnych zaczątków stworzyć potęgę morską.

Walery Przyborowski

Nowe kadry dyplomowanych żeglarzy

Staraniem Gł. Urzędu Kult. Fiz. i przy współpracy Polskiego Zw. Żeglarskiego zorganizowano w ub. sezonie obóz żeglarski w Ośrodku Morskim w Jastarni.

W roku bieżącym szkolenie objęło 3 turnusy, z których każdy liczył około 110 osób. W każdym turnusie odbywał się jednocześnie kurs zatokowy oraz kurs pełnomorski. W ramach pierwszego z nich uczestnicy uczyli się teorii żeglarstwa, odbywali ćwiczenia praktyczne na Zatoce Gdańskiej oraz wykonywali cały szereg prac związanych z utrzymaniem jachtu w sprawności. W ramach zaś drugiego — oprócz teorii i zajęć praktycznych odbywali interesujący rejs wzdłuż polskiego wybrzeża — na przestrzeni między Jastarnią a Szczecinem, przy czym rejs ten odbywał się wahadłowo, tzn. jeden kurs ze Szczecina do Jastarni, drugi z Jastarni do Szczecina i ostatni w tym roku — z powrotem do Jastarni. Na zakończenie rejsu odbywały się egzaminy na stopnie sternika i kapitana jachtowej żeglugi morskiej. Rejsy te miały na celu przede wszystkim wyszkolenie, a poza tym zapoznanie żeglarzy z polskim Wybrzeżem i polskimi portami. W ramach każdego z nich jachty zawijały po kolei do wszystkich portów, a więc do Gdyni, Gdańska, Helu, Władysławowa, Ustki, Darłowa, Kołobrzega, Świnoujścia i Szczecina. Z reguły długość rejsu wynosiła 500 mil, a uczestniczyło w nim ok. 50 osób na 7 jachtach.

W wyniku pierwszego turnusu w lipcu zdało egzamin na żeglarza morskiego (na kursie zatokowym) 23 osoby, a na sternika — 12 osób. Na kursie pełnomorskim egzamin na sternika zdało 14 osób.

Uczestnicy pochodzą z całego kraju, zgłoszeni przez kluby żeglarskie. W drugim turnusie (sierpniowym) obóz żeglarski w Jastarni można było nazwać międzynarodowym, gdyż brali w nim udział żeglarze z 4 krajów, mianowicie: z Polski, Czechosłowacji, Bułgarii i Węgier. Najliczniejszą była ekipa czeska, licząca 16 osób. Bułgarzy i Węgrzy przyjechali w drużynach po 5 osób.

Wśród Czechów znaleźli się wytrawni żeglarze, jak np. Lancinger, który w kilku regatach międzynarodowych na wodach śródlądowych zajmował czołowe miejsca. Węgrzy mają za sobą dużą praktykę na jeziorze Balaton, gdzie warunki żeglarskie często przypominają te, które są na Zatoce Gdańskiej. Balaton bowiem ma długości 77 km przy szerokości przeciętnie 10 km, a w czasie silniejszych wiatrów fale przypominają wielkością morskie. Bułgarzy pływali już na Morzu Czarnym, gdzie w Warnie mają swoje główne bazy.

Wszyscy ci cudzoziemcy zostali skierowani do Jastarni przez związki sportowe swoich krajów, na zaproszenie Gł. Urz. Kult. Fiz.

Z satysfakcją należy stwierdzić, że żeglarstwem interesuje się nie tylko młodzież, ale i starsi. Rozpiętość wieku uczestników obozu w Jastarni wahała się od 16 aż do 45 lat. Dość poważnie reprezentowana była płeć słaba, która brała udział nie tylko w kursie zatokowym, ale i w pełnomorskim, wykonując niemal wszystkie obowiązki na równi z mężczyznami.

Po całodziennych zajęciach budynek Ośrodka w Jastarni rozbrzmiewał muzyką i pieśnią, uczestnicy bowiem urządzali miłe wieczory świetlicowe. Do szczególnie udanych należy zaliczyć te, które odbyły się z udziałem cudzoziemców, i miały charakter rewii muzyki, pieśni i tańców czterech krajów.

Koszty zorganizowania i prowadzenia Ośrodka poniósł Gł. U. K. F., instruktorami zaś byli doświadczeni żeglarze — członkowie Jacht Klubu Polskiego i Polskiego Zw. Żeglarskiego. Trzeba podkreślić, że poziom wyszkolenia jak również wymagania, stawiane przez Komisje Egzaminacyjne były tak wysokie iż uczestnicy musieli dobrze się napracować, aby zdać egzamin.



fot. W.A.F. Uklejewski

Obóz w Jastarni, mający już długotrwałą tradycję w szkoleniu żeglarzy morskich ma ambicję, aby nowe kadry dyplomowanych żeglarzy stały na wysokim poziomie nie tylko w skali krajowej, ale i międzynarodowej.

Tabor Ośrodka składa się z kilkunastu jachtów różnej klasy i wielkości. Są między nimi turystyczne, zatokowe i pełnomorskie, a nawet półregatowe. Największym z nich jest jacht Ligi Morskiej „Dar Żoliborza" — piękny dwumasztowiec (typu kecz) o ogólnej powierzchni żagli 180 m², dalej idą — „Jowisz" (ze Szczecina) z ożaglowaniem 104 m², następnie „Jurand II" 98 m² itd.

M. Kor.

Mistrzostwa sportowe
MARYNARKI WOJENNEJ

Marynarka Wojenna zajmuje przodujące miejsce w sporcie wojskowym, najlepszym świadectwem tego było zajęcie pierwszego miejsca w Mistrzostwach Wojska Polskiego w Warszawie. Tytuł mistrza drużynowego WP. zdobyły w roku ubiegłym przez reprezentację sportową Mar. Woj. zobowiązuje marynarzy do dalszej wytężonej pracy nad podniesieniem poziomu wychowania fizycznego i do obrony tego tytułu w następnych mistrzostwach. Staranne przygotowania i sumienne treningi umożliwiły sportowcom utrzymanie dobrej formy i kondycji do letnich Mistrzostw Sportowych Mar. Woj. które wyłoniły najlepszych zawodników i były rodzajem eliminacji przed Mistrzostwami WP.

Po rozegraniu szeregu zawodów sportowych we wszystkich jednostkach lądowych i pływających, zostali wyłonieni mistrzowie poszczególnych grup, którzy następnie spotkali się w walkach finałowych na Stadionie Miejskim w Gdyni w końcu sierpnia br. Walki te rozegrane w wielu konkurencjach sportowych przyniosły szereg dobrych rezultatów, które świadczą o wysokim poziomie sportowców-marynarzy.

Mistrzostwa zostały otwarte przez Dowódcę Mar. Woj. ktradm. Steyera, Po wyrównanych walkach tytuły mistrzowskie zdobyli w poszczególnych konkurencjach następujący zawodnicy:

Biegi:

100 m. bsm. Penkuła 11,6
400 m. pchor. Kubera 53,6
1500 m. pchor. Kubera 4.16,8
5000 m. mar. Klawitter 16.47,0
Sztafeta 4×100 Dyw. Okręt. Podwod. 47,5

Sztafeta olimp. OSMW 3.39,7

Rzuty:

dysk kpt. mar. Żochowski 39,60
kula mat. Harmata 12,88
granat bsm. Penkuła 59,57

Szermierka:

szabla st. bsm. Bartkowski
bagnet por. mar. Rosół

Boks:

musza — mar. Nagi
kogucia — pchor. Mycielski
piórkowa — pchor. Rostalski
lekka — pchor. Potwasiński
półśrednia — st. mar. Załoga
średnia — mar. Bednarz
półciężka — bsm. Koralewski
ciężka — pchor. Grabowski

Skoki:

w dal — mat. Zawiśliński 6,28
wzwyż — kurs. Makar 172

Pływanie:

100 m. dow. — kurs. Nowak 1.10,8
100 m. klas. — kurs. Nowak 1.28,7
100 m. grzb. — st. mar. Wichłacz 1.38,8
400 m. dow. — kurs. Nowak 6.02,2
50 m. z granatem — mar. Sawicki 56,2

Skoki do wody — st. mar. Tomaszewski 112 pkt.

W konkurencjach lekkoatletycznych drużynowo 1 miejsce zajęła Ofic. Szkoła Mar. Woj. która zwyciężyła też w ogólnej punktacji zdobywając tytuł mistrza drużynowego Marynarki Wojennej. Zawodom przyglądały się tłumy widzów. Zdobywcy pierwszych miejsc otrzymali z rąk Dowódcy i delegacji TPŻ wiele cennych nagród i dyplomy. Wyniki osiągnięte w Mistrzostwach Mar. Woj. świadczą o dobrej formie zawodników.

Z całego świata

Z Dziennika Ustaw państw Izrael

Rozporządzenie o statkach

(przynależność państwowa i bandera) Nr 3 Rok 5708—1948, ustanawiające, jakie okręty należą do państwa Izrael i jaka będzie ich bandera.

Tymczasowa Rada Państwa postanowiła niniejszym:

1. Rozporządzenie to będzie nosiło nazwę „Rozporządzenia o statkach, ich przynależności państwowej i banderze rok 5708—1948".

2. Każdy statek zarejestrowany w państwie posiada przynależność państwową Izraela.

3. Każdy statek zarejestrowany w państwie Izrael ma prawo i powinien wywiesić banderę floty państwa Izrael. Bandera floty handlowej państwa Izrael winna wyglądać, jak narysowano i opisano poniżej:



Bandera długości 180 cm szerokości 120 cm, tło ciemno-niebieskie z owalem białym w odległości 15 cm od trzech boków znajdujących się w pobliżu drzewca. Owal — długa średnica 90 cm krótka średnica — 60 cm w pośrodku znajduje się „Magen Dawid" (sześcioramienna gwiazda, przyp. red.) utworzony z sześciu niebieskich linii szerokości 3 cm, łączących się w dwa trójkąty równoramienne, których podstawy są równoległe do długich boków bandery. Podstawa każdego trójkąta wynosi 30 cm, a każde ramię — 45 cm.

4. Każdy statek zarejestrowany w jednym z portów Palestyny znajdujących się w granicach państwa Izrael, i którego rejestracja była prawomocna w dniu Ijar 5708 (14 maja 1948) — uważany jest począwszy od tego dnia i nadal jako statek zarejestrowany w państwie Izrael.

5. a) Jeżeli statek zarejestrowany w państwie Izrael, wywiesi godło państwowe odmienne od bandery opisanej w paragrafie 3 to właściciel tego statku — o ile nie znajduje się na statku — kapitan statku, lub człowiek, który wywiesił to godło, będzie oskarżony o przestępstwo i gdy zostanie uznany przez sąd za winnego, zostanie skazany za każde poszczególne przestępstwo na karę więzienia do 2 lat, albo na grzywnę do 200 funtów, lub na dwie kary łącznie.

b) Każdy oficer mający kartę nominacji, znajdujący się w służbie armii lub floty państwa Izrael, względnie każdy oficer milicji w randze inspektora lub wyższej, względnie każdy urzędnik mający na to zezwolenie ministra komunikacji ma prawo wejść na pokład każdego statku, na którym została wywieszona bandera odmienna od niniejszego rozporządzenia, zdjąć to godło i skonfiskować je na rzecz państwa.

6. Minister komunikacji otrzymuje pełnomocnictwo wykonania tego rozporządzenia.

10 Ijar 5708 — 19 maja 1948.
Dawid Ben Gurion — Premier Rządu
Dawid Remsz — min. komunikacji
Feliks Rozenblit — min. sprawiedliwości.

Tajemnice starych locji arabskich

Minęły stulecia od dnia, kiedy marynarz arabski — locman okrętowy i znawca południowych mórz Achmed Ibn Madżid napisał swe locje morskie, wykreślił marszruty, odnoszące się do Morza Czerwonego, Oceanu Indyjskiego, wybrzeży Afryki Wschodniej i Indyj.

Był on towarzyszem podróży żeglarza portugalskiego Vasco da Gamy i pokazał mu po raz pierwszy drogę morską dokoła Afryki Południowej i do brzegów Indii. Achmed Ibn Madżid pozostawił potomnym dzieło arabskiej geograficznej literatury morskiej początku XVI wieku, stanowiące unikat.

W archiwach Akademii Nauk ZSRR przez wiele lat leżały te locje, czekając na swego badacza. Młody uczony radziecki D. Szumowski rozszyfrował i przełożył z języka arabskiego te locje i dał ich pełny opis. Przyznano mu za to stopień naukowy kandydata nauk filologicznych.

Z KRONIKI LIGI MORSKIEJ

Udane wystawy

OKRĘG KIELECKI

Staraniem Okręgu Ligi Morskiej w Kielcach, zorganizowana została wystawa morska zawierająca blisko 800 eksponatów. Wystawa powyższa urządzona została kosztem blisko 100.000 zł. Wystawę zwiedziło ok. 40 wycieczek szkolnych z terenu miasta Kielc i pobliskich okolic. W czasie trwania wystawy uczestnik połowów dalekomorskich Józef Bień wygłosił ok. 100 prelekcji na tematy związane z morzem. Ogółem wystawę obejrzało blisko 4.000 osób w liczbie tej ok. 3.000 młodzieży. Zarząd Okręgu LM w Kielcach postanowił ufundować 20 nagród książkowych dla młodzieży szkół średnich i powszechnych za najlepsze wypracowanie szkolne z pobytu na wystawie. Kuratorium Szkolne jak również Inspektorat Szkolny wyraził swoje uznanie i zadowolenie z inicjatywy Okręgu. Frekwencja na wystawie morskiej była 300% większa aniżeli na wszystkich innych, urządzanych na terenie miasta wystawach okolicznościowych względnie oświatowo-naukowych.

*

33 żeglarzy ukończyło kurs

W gmachu Ligi Morskiej w Kielcach nastąpiło uroczyste zakończenie Kursu Żeglarskiego zorganizowanego przez Okręg. Na uroczystość zakończenia kursu zaproszono rodziców uczestników kursu, przedstawiciela kuratorium, kół szkolnych LM, wszystkich członków Zarządu Okręgu LM i przedstawicieli organizacji młodzieżowych. Przemówienie do młodzieży wygłosił prezes Okręgu, a następnie kierownik kursu. Prezes wręczył zaświadczenia ukończenia kursu 33 absolwentom tegoż kursu. W imieniu kursistów Zarządowi Okręgu LM i kierownikowi kursu podziękował za wkład pracy ucz. Łychowski, jeden z prymusów kursu, po czym młodzież urządziła „kominek", na którym popisywali się tak chłopcy jak i dziewczęta. Odśpiewano szereg pieśni morskich. Na zakończenie urządzono krótką zabawę taneczną. Całość wypadła dobrze. Młodzież bawiła się w serdecznej, koleżeńskiej atmosferze.

(rg)



Na wodach Zatoki Gdańskiej często spotyka się łodzie rybackie rozmaitych typów. Obok małych łódek wiosłowych zjawiają się nieraz i charakterystyczne żaglówki, o żaglach noszących wyraźne ślady długotrwałej służby.

OKRĘG WROCŁAWSKI

W okręgu wrocławskim Liga Morska posiada 78 Kół Szkolnych przy szkołach podstawowych i szkołach średnich. Ilość członków — 5.340. W kwietniu rb. został rozpisany przez Zarząd Okręgowy LM konkurs prac kół szkolnych o następującej tematyce: gazetki ścienne, mapy Wybrzeża, wykresy statystyczne, afisze, plansze, modele żaglowców, statków, dźwigów, latarni, herby miast, eksponaty fotograficzne itp.

Do konkursu zgłosiły się 22 zespoły a 20 zespołów nadesłało swoje prace. Komisja Wychowania Morskiego wyłoniła jury, które pierwsze miejsce przyznało Państwowej Szkole Żeńskiej Przemysł. Odzieżowego we Wrocławiu, za pracę Danuty Kalsztein; mapa Wybrzeża z herbami. Drugie miejsce otrzymało Gimn. Miernicze za rys. „Żaglowce". Trzecie miejsce otrzymało Gimn. Mech. za zbiór fotografii „Młodzież na wodzie". Dalsze miejsca zajęły Gimn. Handlowe za mapę Wybrzeża oraz Szkoła Przysposobienia Przemysł. w Żarach k/Świdnicy za wykres statystyczny statków o różnych napędach.

Zwycięzcom konkursu przyznano szereg nagród w postaci bezpłatnych pobytów na obozach LM nad Gopłem i Giżycku, bezpłatnej przejażdżki motorówkami po Odrze oraz książek. Każde Koło biorące udział w konkursie otrzymało dyplom. Wystawa mieściła się w Szkole Żeglugi Śródlądowej, Wrocław, Siemieńskiego 16.

Zagadnieniom wystaw prac Kół Szkolnych LM poświęciliśmy i nadal będziemy poświęcać wiele uwagi.

Powyższe notatki są najlepszym dowodem ich celowości. Oczekujemy wiadomości z innych ogniw organizacyjnych. (r g)

Wrażenie z obozów LM

OKRĘG ŚLĄSKO-DĄBROWSKI

Dr A. Halla lekarz Ubezpieczalni Społecznej w Zabrzu zwiedził obóz Ligi Morskiej w Turawie.

Oto kilka uwag jakie przesłał do naszej Redakcji.

„Latem bież. roku zwiedziłem obóz żeglarsko - szkoleniowy Opole—Turawa i byłem jednym z uczestników przemiłej uroczystości, związanej z podniesieniem bandery. Całodzienny pobyt mój zarówno w Opolu jak i w Turawie dał mi możność zbadania całego zagadnienia obozów żeglarskich i wyciągnięcia pewnych wniosków co do znaczenia tego rodzaju akcji, zwłaszcza w porównaniu z tzw. wczasami szkolnymi.

Zasadniczy wniosek jest taki, że obozy żeglarsko - szkoleniowe stoją znacznie wyżej niż zwykłe wczasy szkolne, gdyż łączą „przyjemne z pożytecznym".

Obozy żeglarskie nie tylko dają możność wypoczynku, ale w sposób umiejętny i wysoce pedagogiczny wykorzystują naturalny pęd naszej młodzieży do sportów, do zdrowych emocji i wrażeń. Jeżeli dodać jeszcze do tego pobyt w zdrowej miejscowości, pełnowartościowe wyżywienie, możność szkolenia się w żeglarstwie, zapoznawanie się z konstrukcją żaglówek, motorówek, kajaków itd. a jednocześnie wykłady o znaczeniu morza dla Polski, — to jasnym się stanie, że tego rodzaju obozy spełniają nie tylko misję hartowania naszej młodzieży, ale mają również znaczenie wychowawcze.

W związku z tworzeniem tego rodzaju obozów nasuwają się następujące uwagi:

1) bardzo ważną sprawą jest należyta obsada stanowiska instruktora żeglarskiego,

2) należy położyć nacisk na kwestię bezpieczeństwa młodzieży na wodzie,

3) należy stworzyć obozy żeńskie.

Co do dwóch pierwszych punktów przekonałem się, że obozy żeglarsko-szkoleniowe w Opolu i Turawie postawione są na wysokim poziomie.

Na zakończenie niech mi będzie wolno tą drogą złożyć Zarządowi Okręgowemu Ligi Morskiej jak i Kierownictwu Obozów w Opolu-Turawie serdeczne życzenia pomyślnej pracy na przyszłość i dalszego rozwoju pięknych i pożytecznych placówek, jakimi są obozy żeglarsko-szkoleniowe".

(—) Dr A. Halla

Jest to jedna z wypowiedzi nadesłanych naszej Redakcji. Uważamy, że nie wymaga komentarzy. Bardzo prosimy wszystkich kto uczestniczył w naszych obozach lub zwiedzał je o łaskawe nadsyłanie nam swoich uwag.

„Postrach mórz"

(Film produkcji radzieckiej).

Odessa rok 1946.

Niemcy zostali zwyciężeni, zostawili jednak w morzu dużo min utrudniających żeglugę.

Wydobycie tych min, ich unieszkodliwienie, oraz wykrycie tajemnicy min nowej konstrukcji — oto zadanie jakiego podjął się bohater filmu kpt. Ratanow.

Film zaczyna się pogodnie. Jesteśmy na weselu kpt. Ratanowa. Młoda para zachwyca nas urodą i pogodnym usposobieniem. Żona kapitana urocza Nadzia, nauczycielka szkoły dla dzieci marynarzy, zdaje sobie sprawę z niebezpiecznego zawodu męża.

I rzeczywiście nie zdążyli nowożeńcy rozstać się z gośćmi, gdy kpt. Ratanow otrzymuje rozkaz wyjścia na morze dla rozładowania wykrytej miny. Widzimy moment jej rozładowania. Miczman Wiereżenko i miner Rozgoworow przystępują do znanej im dobrze roboty. Życie ich jest stale w poważnym niebezpieczeństwie. Załoga w naprężeniu śledzi pracę swoich towarzyszy. Jeden nieostrożny ruch szalupy i straszliwy wybuch pozbawi ich życia. Operacja skończona.

Ratanow wraca do domu, gdzie zastaje brata Nadzi kapitana floty handlowej Sergiusza. Szwagier radzi mu przenieść się do floty handlowej, gdzie czeka go bardziej spokojna praca. Ratanow odrzuca tę propozycję. Uczyni to tylko wówczas kiedy wody morza Czarnego będą bezpieczne dla żeglugi. W trakcie rozmowy Sergiusz opowiada Ratanowowi, że w porcie znaleziono nieznanej konstrukcji minę, która nie wybuchła.

Odważny kapitan postanowił poznać sekret jej działania. Z trudem uzyskuje zezwolenie dowództwa na niebezpieczny eksperyment jakim jest rozładowanie miny o nieznanej konstrukcji.

Następuje moment największego napięcia. Ratanow wraz ze swoją załogą udaje się na izolowany teren gdzie pod obserwacją dowództwa ma nastąpić rozmontowanie mechanizmu, miny magnetycznej. Do namiotu w którym umieszczono minę wchodzi Ratanow w asyście 2 śmiałków, równie jak on gotowych na wszystko. Zasada działania mechanizmu zostaje ustalona. Zbliża się moment rozebrania przyrządu ilorazowego.



Wewnątrz miny rozlega się szmer, słychać świst sprężonego powietrza. Gazy wyzwolone z wnętrza miny odrzucają Ratanowa. Ogłuszonego kapitana wynosi na rękach miner Rozgoworow. Wybuch. Namiot wylatuje w powietrze.

Okazuje się, że przecięty został niewłaściwy przewód.

Ratanow w szpitalu.

Mija miesiąc. Lekko kulejąc Ratanow wraca do domu. Na piersiach lśni gwiazda bohatera ZSRR.

Niestrudzona dalsza praca daje pomyślny rezultat. Ratanow rozwiązuje zagadnienie tajemniczych min. Okazuje się, że rozmieścił je zwolennik gry w szachy według pewnej kombinacji szachowej. Rozwiązanie tej kombinacji pozwala odważnemu kapitanowi odnaleźć pozostałe miny. Ale Ratanow chce nie tylko zniszczyć miny, chce poznać sekret ich działania.

Morskie szlaki komunikacyjne zostały oczyszczone. I znowu jak przedtem podróżują bezpiecznie statki pasażerskie.

Obsada filmu jest dobrze dobrana. W roli kapitana występuje znany już nam „As Wywiadu" — Kadosznikow. Wspaniały aktor — Stolarow, jako miner zachwyca nas swoją odwagą i humorem. Artystka Kalinkina jako Nadzia, żona kapitana — ujmuje nas swą kobiecą sylwetką idealnej towarzyszki życia.

Film ten mający na celu pokazanie morza jako wielkiej szkoły charakterów wychowującej ludzi w duchu bohaterstwa i poświęcenia na rzecz dobra większego niż dobro jednostki, niewątpliwie spełni swoje zadanie.

rom.

„MORSKA DUSZA"

L. Sobolew. — Wydawnictwo „Książka", str. 94 cena zł 150.

Dobra książka to prawdziwy przyjaciel. Czytając dobrą książkę, odbywa się interesujące podróże, wędruje się w daleką przeszłość historyczną, wraz z bohaterem opowieści bierze udział w jego niezwykłych nieraz przygodach, przeżywa się wraz z nim ciężkie i wesołe chwile. Mimo woli bohater staje się bliskim przyjacielem, któremu podświadomie życzymy sukcesów, ostrzegamy przed niebezpieczeństwem, i uczestniczymy w jego radościach i smutkach. A jeśli przyjacielem takim okaże się marynarz, i to marynarz z prawdziwego zdarzenia umiejący w razie potrzeby stanąć w obronie swej ojczyzny, który w najcięższych nawet momentach nie traci równowagi ducha, który jest zawsze pogodny, wesoły, koleżeński, odważny, męski i zaradny to z takim druhem spędzenie każdej chwili jest prawdziwą przyjemnością.

A tacy są właśnie marynarze — bohaterowie opowiadań L. Sobolewa, takich ich widzimy na polach walki pod Sebastopolem, takich ich spotykamy na pokładach okrętów. Wszyscy oni posiadają tę właśnie „morską duszę", stanowiącą ich wspólną cechę, znamię, po którym wzajemnie się poznają. Nic więc dziwnego, że opowiadania te czyta się lekko, z przyjemnością i zainteresowaniem, a drobne potknięcia tłumacza nie umniejszają wartości i całość sprawia miłe wrażenie, stając się przyjemną i pożyteczną lekturą.

stb.

Książki nadesłane

E. Worobiow — „Duma Piechura", str. 144 — Wydawnictwo „Prasa Wojskowa".

D. Furmanow — „Czapajew", str. 355 — Wydawnictwo „Prasa Wojskowa".

Uwaga!

Wobec szeregu zapytań ze strony P. T. Czytelników, niniejszym wyjaśniamy, iż w dalszych numerach „Młodzieży Morskiej" będziemy kontynuowali dział „Rozrywek umysłowych".

Pomiędzy tych wszystkich, którzy nadeślą dobre rozwiązanie we właściwym terminie zostanie rozlosowany szereg cennych nagród książkowych.

(Red.).

Skrzynka pocztowa

Zarzecki E. Olsztyn. W naszym kąciku modelarskim staramy się zapoznać naszych czytelników w pierwszym rzędzie z jednostkami, przystosowanymi do działań na mniejszych akwenach jak np. Bałtyk. Nie wykluczamy jednak zamieszczenia modelu lotniskowca. Modele okrętów naszej floty wojennej, zamieszczała już „Młodzież Morska" w roku ubiegłym; pozostałe będziemy w miarę naszych możliwości zamieszczać w dalszym ciągu.

Rozwiązania rozrywek umysłowych z Nr 8 „Mł.M." nadesłali: Belof Jerzy, Częstochowa oraz Karlicki Edmund, Łódź.

Równocześnie prostujemy, że prawidłowe rozwiązanie rozrywek z Nr 6/7 nadesłał Belof Jerzy a nie jak mylnie podano Belcef Jerzy.

HUMOR



— Tak, tak proszę pana, marynarze to strasznie dziwni ludzie. Najpierw się pokłócą, pozabijają a w parę minut po tym już dalej żyją w zgodzie...



— W najbliższym czasie czeka pana podróż morska...

SZACHY

pod kier. kpt. H. Malinowskiego

KRONIKA

DRUŻYNOWE MISTRZOSTWA POLSKI

Wrocław: W drugiej połowie sierpnia 1948 odbył się tu VI Drużynowy turniej o mistrzostwo kraju.

Po zaciętej walce, w której wzięło udział 12 drużyn reprezentujących największe ośrodki szachowe Polski pierwsze miejsce i tytuł mistrza zdobyła drużyna Krakowa, osiągając 42,5 punktów (z 66 możliwych).

Wicemistrzem Polski po raz drugi została silna drużyna Pomorza mając 38,5 punktów. Na trzecie miejsce wysunęła się Warszawa — 38 punktów. Czwartym był Wrocław z 37,5 punktami. Piąte miejsce niespodziewanie wzięła Łódź, występująca w osłabionym składzie. Na szóstym miejscu uplasował się Poznań — 33,5 punktów.

Drużyna Gdańska osłabiona brakiem 2 silnych szachistów Rożkowskiego i Prusaka, zajęła siódme miejsce osiągając 32,5 punktów. Pierwsze wystąpienie Gdańska trzeba zaliczyć jednak do udanych, gdyż drużyna wygrała 5 spotkań, wyprzedzając takie miasta jak Katowice, Częstochowa, Cieszyn, Białystok i Szczecin.

Największym sukcesem Gdańska był wygrany mecz z mistrzem Polski Łodzią. ($3\frac{1}{2}$: $2\frac{1}{2}$).

Bardzo dobry rezultat osiągnął na pierwszej szachownicy przedstawiciel Gdyni — Dreszer, zajmując drugie miejsce indywidualne wśród czołowych szachistów. Dobrze grał również mistrz Sopotu Górkiewicz, pokazując najlepszy rezultat na swojej szachownicy + 9 punktów.

Szwecja: W lipcu — sierpniu w miejscowości Salcjöbaden pod Sztokholmem odbył się wielki międzynarodowy turniej, w którym brało udział 14 najlepszych arcymistrzów świata, zwycięzców poszczególnych turniejów strefowych. Turniej ten był eliminacyjnym do finału o mistrzostwo świata. Pięciu zwycięzców z tego turnieju ma brać udział w walce o mistrzostwo świata, które odbędzie się w roku następnym.

Po ostrej walce zwycięzcą turnieju został młody radziecki mistrz Bronstein, wygrywając 13,5 punktów (na 19 możliwych) bez jednej przegranej. Drugim był Węgier Szabo — 12,5 punktów, trzeci Bolesławski 12 punktów, czwarty Kotow 11,5 punktów i piąty Lilienthal (wszyscy ZSRR).

Turniej jeszcze raz zademonstrował wielką przewagę szachistów radzieckich w skali międzynarodowej.

Czechosłowacja: 12. IX. w Spindlerowym Młynie rozpoczęła się Robotnicza Olimpiada Szachowa, w której wzięły udział reprezentacje Związków Zawodowych 10 krajów: Polski, ZSRR, Czechosłowacji, Jugosławii, Węgier, Francji, Danii, Finlandii, Norwegii i Szwajcarii.

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. **Redaguje: Komitet Redakcyjny.**
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Druk i klisze wyk. w Z. G. „P. W." Nr. 4 w Gdyni 10 000 Nr 1217

CENA PRENUMERATY: wraz z przesyłką pocztową — ROCZNA: zł. 250, PÓŁROCZNA: 130, KWARTALNA: 75.—

Zamówienia kierować pod adr.: Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55 z jednoczesnym przekazaniem pieniędzy na konto PKO, Warszawa I-8000.
W sprawie otrzymania zaległych numerów z ub. lat, należy pisać p/a Warszawa, Widok 10, natomiast z bież. roku pod adresem, Centr. Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. W-14418



fot. Z. Kosycarz